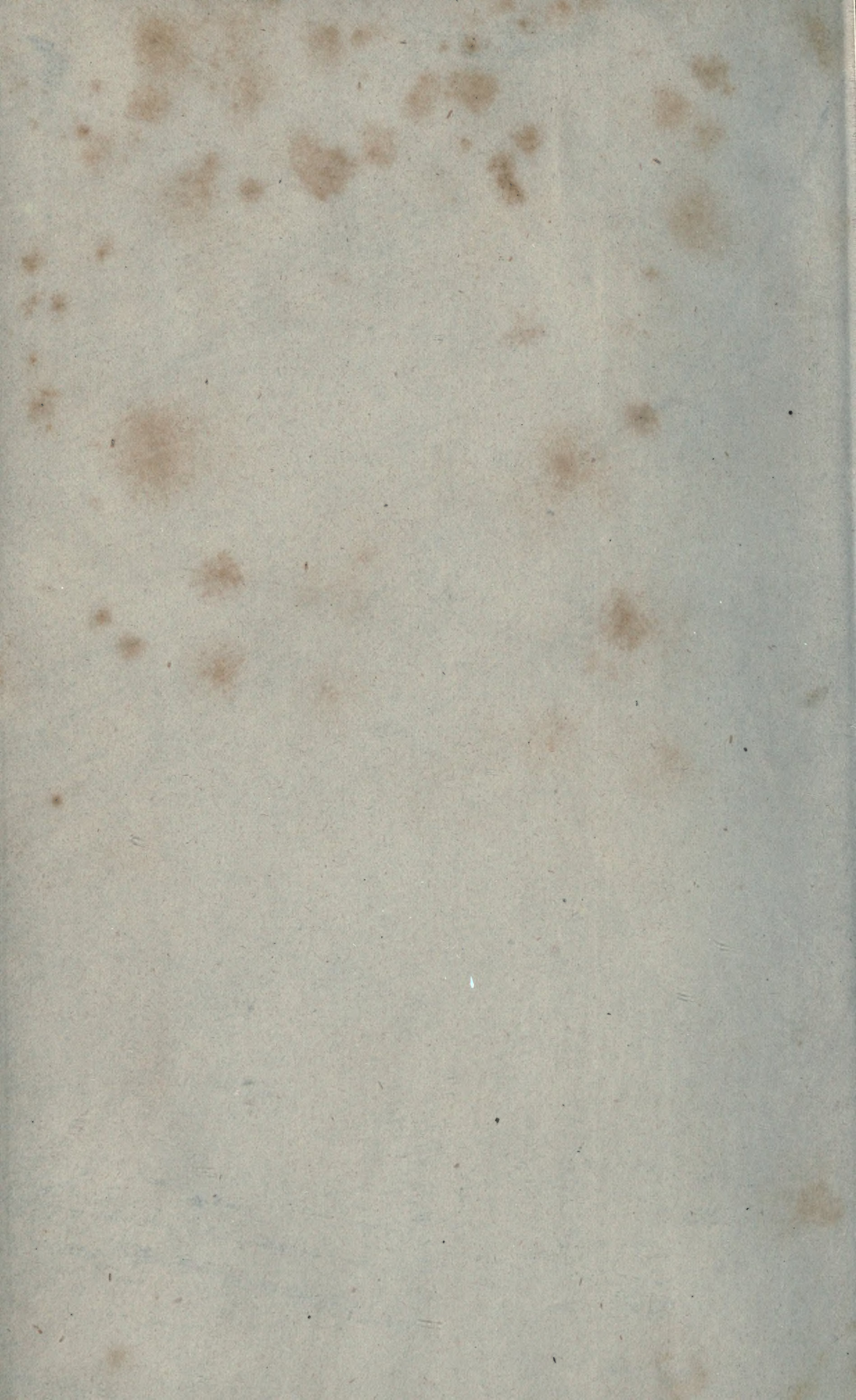








ESSAI

SUR LE COMMERCE

DE MARSEILLE.

ESSAI

SUR LE

COMMERCE

DE MARSEILLE,

PAR JULES JULLIANY,

DE LA CHAMBRE DE COMMERCE,

Ouvrage couronné en 1833 par la Commission chargée de décerner le prix fondé

PAR M. LE BARON FÉLIX DE BEAUJOUR.

> Massilia sita loco saxoso.... solum possidet oleis ac vitibus consitum, frumenti autem ob asperitatem sterile; itàque, mari magis quàm terræ fidens, ad navigationem ingenium potiùs contulit.
>
> STRABON, livre IV.

DEUXIÈME ÉDITION,

AUGMENTÉE ET CONTINUÉE JUSQU'EN 1841.

—

TOME III.

—

MARSEILLE,

IMPRIMERIE ET LITHOGRAPHIE DE JULES BARILE, PLACE ROYALE, 4.

PARIS,

CHEZ RENARD, A LA LIBRAIRIE DU COMMERCE, RUE SAINTE-ANNE, 71,

ET CHEZ GUILLAUMIN, PASSAGE DES PANORAMAS, GALERIE DE LA BOURSE, 5.

1842.



ESSAI

SUR

LE COMMERCE DE MARSEILLE.

LIVRE QUATRIÈME.

COMMERCE DE MARSEILLE

AVEC LES COLONIES, LES POSSESSIONS ET LES PORTS DE FRANCE.

CHAPITRE PREMIER.

COLONIES.

§ I[er]. — *Aperçu historique du régime colonial.*

Compagnie privilégiée. — Sa suppression en 1674. — Déclaration du roi de 1716. — Marseille est exclue de ce commerce par lettres patentes de 1717. — L'exclusion est levée en 1719. — Restrictions législatives. — Droits. — Prix des denrées coloniales, en 1741. — Régimes divers, relativement au café. — Ordonnance du 23 avril 1814. — Régime actuel. — Réflexions.

Le commerce des colonies d'Amérique fut d'abord livré au monopole d'une compagnie privilégiée, connue sous le nom de Compagnie des Indes-Occidentales. Ce monopole souleva de vives réclamations ; il fixait les prix au taux le plus élevé quand il vendait, et au taux le plus bas quand il achetait. Les colons étaient

obligés de vendre à la Compagnie la totalité de leurs produits; souvent elle les laissait manquer des choses nécessaires. Son privilége fut supprimé par édit du mois de décembre 1674. Colbert déclara ce commerce libre, et fit annoncer partout que chacun aurait désormais le droit de s'y livrer.

Marseille profita alors, comme tous les autres ports de France, de la liberté rendue au commerce des colonies. Ses négocians firent pour l'Amérique de riches et nombreux armemens. Mais à cette époque, la liberté n'était qu'une exception. De nouvelles entraves ne tardèrent pas à peser sur le commerce d'Amérique. On peut se faire une idée des prétentions du pouvoir, à cet égard, par la *déclaration du roi du* 29 *janvier* 1716 *qui défend à tous ses sujets le commerce et la navigation de la mer du Sud*, *à peine de mort* (1).

Par lettres-patentes rendues en 1717, les ports de Calais, Dieppe, le Havre, Rouen, Honfleur, Saint-Malo, Morlaix, Brest, Nantes, La Rochelle, Bordeaux, Bayonne et Cette furent désignés exclusivement à tous autres ports pour faire les armemens des vaisseaux destinés pour les îles et colonies françaises en Amérique; il fut accordé en même temps à ces villes la faculté d'entreposer les denrées coloniales et de les exporter pour l'étranger en franchise de tout droit.

Marseille se trouvait donc exclue de toute participation à un commerce auquel elle s'était déjà livrée avec succès et qu'elle avait contribué à rendre florissant et avantageux à la France.

Elle adressa au gouvernement d'énergiques réclamations. Elles furent entendues, et au mois de février 1719, le régent la réintégra dans ses droits par lettres-patentes, dont voici le préambule :

« Les maire, échevins et députés de la Chambre de commerce
» établie en la ville de Marseille, nous ont représenté que, quoi-
» que cette ville soit plus éloignée des îles françaises de l'Amé-
» rique que les autres villes de notre royaume situées sur l'Océan,
» elle a fourni précédemment à ces colonies des secours considé-
» rables en y portant des vins, eaux-de-vie, savons, cire, ver-
» reries, huiles, olives, draperies, soieries, souliers, drogue-
» ries du Levant et autres denrées et marchandises qui se recueil-
» lent et se fabriquent en Provence, ou qui proviennent de son

(1) J'ai trouvé cet édit dans les archives de l'Hôtel-de-Ville.

» commerce, et qui sont nécessaires pour la subsistance des ha-
» bitans de ces colonies, où les négocians de Marseille ont,
» pour le retour, chargé des sucres, cassonades, indigo, cacao,
» gingembre, et autres espèces de marchandises qu'ils ont ensuite
» débitées en Espagne et en Italie, à Genève et dans les échelles
» du Levant; que le défunt roi, notre très-honoré seigneur, dé-
» sirant les exciter à entreprendre la navigation de ces colonies,
» aurait établi dans la ville de Marseille, une raffinerie pour y con-
» sommer les sucres bruts provenant des îles françaises de l'Amé-
» rique, et sans lesquels elle ne peut se maintenir; que le concours
» d'un grand nombre de bâtimens français de différens ports du
» royaume qui abordent dans les îles, y produit un effet très avan-
» tageux pour les habitans, qui peuvent avoir plus abondamment
» et à plus bas prix les choses dont ils ont besoin, et débiter plus
» facilement les superflues... Nous avons estimé nécessaire de
» procurer aux habitans de Marseille les moyens de reprendre un
» commerce qu'ils ont fait avec succès avant nos lettres-patentes
» du mois d'avril 1717, dans lesquelles nous ne les avons pas
« compris, etc. »

La permission de commercer avec les colonies fut achetée aux dépens de la franchise du port. Marseille fut soumise aux mêmes formalités que tous les autres ports de France pour le commerce avec l'Amérique. C'est alors que l'administration des douanes vint s'établir à Marseille, et y fonda le bureau connu sous le nom de *Domaine d'Occident*.

Ce commerce s'éleva rapidement à un haut degré de prospérité. Par lui, Marseille devint le marché général des denrées de l'Amérique dans la Méditerranée.

Le principal produit que les Marseillais exportaient en Amérique était le vin. Alors, comme aujourd'hui, la quantité qu'on en récoltait en Provence dépassait les besoins de la consommation locale.

« Cette trop grande abondance, dit un auteur contemporain, rend cette denrée si vile, qu'à peine le cultivateur peut trouver le remboursement des frais que la récolte occasionne, si l'exportation à l'étranger ne lui donne une plus grande valeur... Tout calculé, ajoute le même écrivain, on peut assurer que nos côteaux et nos terres les plus ingrates produisent du sucre, du café, de l'indigo, etc.; puisque les retraits qu'elles occasionnent

consistent en ces denrées, qui vendues en Italie ou au Levant, ont le même effet que si nos vins y étaient transportés (1). »

La nécessité de rendre nos vins capables de résister aux altérations de la mer et aux chaleurs des tropiques, fit élever ces vastes établissemens connus sous le nom de chays dans lesquels les vins de la Provence sont clarifiés, épurés avec tant de succès qu'ils sont préférés dans les colonies aux vins les plus estimés du Midi.

Le commerce avec les colonies, ainsi que nous l'avons déjà remarqué, était soumis à de nombreuses restrictions. Les armateurs étaient tenus, sous peine de 10,000 livres d'amende, de faire revenir leurs vaisseaux directement dans le port d'expédition, hors le cas de relâche forcée, de naufrage ou autre accident imprévu.

Cette disposition nuisait beaucoup au commerce avec l'étranger où nous ne pouvions exporter directement les produits de nos colonies.

Il était surtout fâcheux que les navires chargés de denrées de nos colonies destinées pour l'Espagne passassent devant ce royaume en revenant en France, sans pouvoir y débarquer, et fussent obligés d'y retourner après avoir accompli cette onéreuse formalité dans un port français.

Cela était si opposé à tous les intérêts et aux lois de la raison, qu'on obtint une exception en faveur du commerce avec l'Espagne. On permit, en janvier 1726, d'importer directement dans ce royaume les denrées de nos colonies, hors les sucres bruts, qu'on voulait réserver à nos raffineries, à la charge néanmoins de revenir, immédiatement après, dans le port d'expédition.

Bientôt cette faveur fut étendue à divers ports de France, et un navire chargé à Nantes, retournant des colonies, put venir décharger à Marseille (2).

On percevait à Marseille sur les marchandises étrangères expédiées pour les colonies les mêmes droits que ceux qui étaient imposés aux diverses entrées du royaume.

Pour prévenir l'importation par Marseille dans les colonies de marchandises prohibées, importation qui aurait pu être facilitée par la franchise dont jouissait notre ville, il était interdit aux ar-

(1) Du commerce de l'Amérique par Marseille.

(2) Arrêt du conseil d'État du 3 septembre 1726.

mateurs marseillais d'embarquer sur les vaisseaux destinés aux îles françaises aucune denrée ni marchandise sans un congé par écrit et sans l'assistance du commis des fermes, sous peine de 3,000 livres d'amende. Les denrées coloniales provenant des possessions françaises en Amérique devaient payer, à leur arrivée à Marseille, le droit de trois pour cent en nature ou de leur valeur, même lorsqu'elles étaient destinées à être réexportées à l'étranger (1).

Pour la perception de ce droit, on dressait, tous les six mois, un état d'évaluation du prix des denrées imposées, le *cinquième déduit*.

Voici un de ces états de 1741 ; il fait connaître le prix des denrées coloniales à cette époque :

Sucre brut, le cent............	17	liv.	4	sols.
Sucre brut de Cayenne........	15	»	15	»
Sucre blanc raffiné, le cent.....	37	»	15	»
Sucre terré, le cent............	28	»	»	»
Sucre tête de forme, le cent....	20	»	»	»
Sucre terré de Cayenne, le cent.	22	»	8	»
Indigo, la livre..............	3	»	3	»
Rocou, le cent................	46	»	8	»
Coton, le cent................	51	»	10	»
Cacao, le cent................	88	»	14	»
Cuirs de bœuf, le cent.........	31	»	11	»
Cuirs de veau tannés, le cent...	26	»	2	»
Cuirs en poil, la pièce.........	4	»	3	»
Tabac en feuille, la livre........	»	»	5	»
Tabac fabriqué, la livre........	»	»	13	»
Café, la livre................	»	»	8	»
Café en parchemin, la livre.....	»	»	6	»

Ce droit de 3 p. % n'était autre chose qu'un droit imposé à la sortie des colonies, car il était perçu même sur les denrées que les navires français importaient en Espagne. Dans ce cas, les capitaines donnaient caution pour le paiement du droit à leur rentrée en France.

Les marchandises venant du Canada et de la Louisiane étaient exemptes de cette taxe,

Outre ce droit de sortie des colonies, voici ceux qui furent éta-

(1) Lettres patentes de février 1719, art. XV.

blis par lettres patentes de 1719 sur les denrées coloniales, à leur entrée dans le royaume par Marseille.

Les moscovades ou sucre brut, les cent pesant		2	liv.	10 s.
Les sucres terrés ou cassonade......	»	8	»	
L'indigo........................	»	5	»	
Le gingembre.....................	»	»	»	15 s.
Les cotons en laine..............	»	1	»	10 s.
Le rocou.........................	»	2	»	10 s.
Les confitures...................	»	5	»	
Le cacao.........................	»	10	»	
Les cuirs secs et en poils, la pièce....	»	»	»	5 s.
Le caret ou écaille de tortue, le cent pesant.		7	»	

Les sucres blancs et non raffinés de Cayenne ne payaient que 4 liv.

Les denrées coloniales étrangères n'étaient admises à Marseille qu'en entrepôt, à charge de réexportation.

Le café n'est point compris dans l'énumération que nous venons de faire des denrées coloniales imposées par lettres patentes de 1719, parce qu'à cette époque il n'était point connu en Amérique.

Sa culture fut introduite à Cayenne en 1722, et ce ne fut qu'en 1728 que M. Desclieux en fit l'essai dans son habitation de la Martinique.

Ces épreuves qui devinrent l'origine d'un commerce très important, furent tentées à l'imitation des Hollandais, qui déjà avaient réussi dans les plantations de café qu'ils avaient faites à Batavia.

Disons quelques mots de cette denrée qui est maintenant avec le sucre la base du commerce des colonies.

L'usage du café en France remonte à 1669. On le tirait de l'Arabie et de l'île Bourbon, les seuls lieux qui, à cette époque, en produisissent.

Il était importé par les navires de la compagnie des Indes-Orientales et par ceux de Marseille, qui allaient l'acheter en Egypte, où il était apporté par les caravanes de Moka au Caire.

En 1692, le roi, voulant imposer cette nouvelle consommation, vendit à François Damane le privilége exclusif de la vente du café dans tout le royaume. Il ne fut permis d'introduire le café en

France que par Marseille et Rouen, à l'exception toutefois de celui qui serait apporté par les vaisseaux de la compagnie des Indes-Orientales ou qui *viendrait des îles d'Amérique*.

Ces derniers mots ont fait supposer qu'en 1692, il venait du café d'Amérique. C'est une erreur. Dans l'ignorance des productions de toute l'Amérique, encore peu connue, on y présumait l'existence présente ou future du café, mais on ne la constatait pas.

Le même édit fixa le maximum du prix de la revente du café à 4 fr. la livre.

Cette augmentation subite du prix du café, qui ne se vendait avant l'édit que 27 sols, en arrêta la consommation.

Pour remédier à ce fâcheux résultat, un arrêt du conseil du 19 août 1692, réduisit le prix à 50 sols.

La consommation n'en augmenta pas beaucoup. Il paraît que le commerce s'était coalisé contre le monopole de François Damame.

Il fallut renoncer au privilége, et le 12 mai 1693, il fut converti en un droit d'entrée de 10 sols par livre, perçu à son introduction à Marseille, le seul port par lequel on en autorisât l'importation (1).

Marseille réclama contre l'établissement de ce droit de 10 sols imposé sur ses consommations, et contre l'obligation de déposer le café destiné à être réexporté dans des magasins dont une des clefs devait rester au pouvoir du commis des cinq grosses fermes.

C'était une double violation de l'édit de 1669, constitutif de la franchise du port.

L'arrêt de 1703, renouvelé en 1706, 1713, et confirmé en 1716 par décision du conseil, fit droit à ces réclamations. La franchise du port fut rétablie dans son intégrité et l'entrée du café déclarée libre et franche de toute taxe.

Cependant, en 1723, le privilége exclusif pour la vente du café dans tout le royaume ayant été rétabli au profit de la compagnie des Indes, Marseille fut de nouveau soumise au régime des entrepôts.

C'est en 1732 que l'on commença à importer en France des cafés de nos colonies. Le conseil, par arrêt du 27 septembre

(1) Arrêt du conseil d'État.

1732, permit cette importation et désigna les ports par où elle devait se faire; c'étaient Marseille, Bordeaux, Bayonne, La Rochelle, Nantes, le Havre, Dunkerque et Saint-Malo. Les cafés devaient, à leur arrivée, être renfermés dans un magasin d'entrepôt, d'où ils ne sortaient que sur la permission des commis de la compagnie des Indes, pour être exportés à l'étranger.

En 1736, les cafés de nos colonies furent admis à la consommation en France, moyennant le droit de dix livres du cent pesant.

L'article 3 de cet arrêt du 29 mai 1736 déclarait libre et franche de tous droits l'entrée à Marseille des cafés, soit du Levant, soit de l'Amérique; mais il en prohibait l'introduction dans le royaume.

Le transit seul était permis. Marseille se plaignit de cette exclusion, et elle obtint un arrêt du conseil du 2 avril 1737, qui lui permit d'introduire pour la consommation du royaume les cafés des îles françaises d'Amerique qui, à leur arrivée, auraient été mis en entrepôt.

Le droit d'entrée fut fixé, comme pour les autres ports, à 10 livres.

Marseille jouit de cette faculté jusqu'en 1746, où, par arrêt du 28 octobre, elle fut révoquée.

Cette révocation, qui fut très funeste au commerce de Marseille, eut pour motif la contrebande, que les précautions prescrites par l'arrêt de 1737 n'avaient pu complètement empêcher.

L'état de nos relations avec les colonies au dernier siècle est exposé dans le résumé de ce chapitre. Elles furent totalement interrompues pendant les guerres de la Révolution et de l'Empire. C'est en vain que le gouvernement s'efforça de les favoriser par le décret du 1er novembre 1810 (1).

Après la chute de Napoléon, on crut que le commerce des colonies allait rendre à Marseille les richesses qu'il lui procurait avant la Révolution.

De nombreuses expéditions se firent dans notre port.

(1) Ce décret accordait l'exemption de tous droits de douanes aux marchandises coloniales venant de l'île de France, de Batavia et des autres colonies au pouvoir de Napoléon, soit des Indes-Orientales, soit des Indes-Occidentales, lorsqu'elles étaient importées directement par des bâtimens français ou hollandais, et la remise des trois-quarts des droits par bâtimens américains.

Mais les choses étaient bien changées. La situation commerciale du monde avait aussi subi sa révolution. « Le monde, dit » Montesquieu, se met de temps en temps dans des situations qui » changent le commerce.»

La France ne pouvait plus prétendre à approvisionner l'Europe des denrées de ses Antilles.

Elle n'avait plus Saint-Domingue, qui produisait à elle seule 69,000,000 kilog. de sucre et 36,000,000 de café.

Il lui restait la Martinique et la Guadeloupe, points peu importans dont la production était évaluée ainsi qu'il suit avant la Révolution :

Martinique, sucre	14,000,000	kil.
Id., café	4,000,000	»
Guadeloupe, sucre	8,000,000	»
Id., café	2,000,000	»

Mais ces colonies passées sous le joug anglais, avaient cessé de produire, parce qu'elle ne pouvaient vendre,

Nous n'avions donc rien à exporter de nos colonies.

Le Brésil, Cuba et Porto-Ricco s'étaient livrés à la culture du sucre et le vendaient bien au-dessous du prix auquel nous pouvions le fournir.

Dans ces conjonctures, l'intérêt général prescrivait de laisser au commerce le soin de s'approvisionner là où il aurait trouvé le plus d'avantages. Ainsi, toutes les mers auraient été ouvertes à notre marine marchande, un immense débouché offert à nos produits.

Le nouveau gouvernement frappé de ces avantages, rendit l'ordonnance du 23 avril 1814, qui délivra le commerce de toutes les entraves auxquelles l'avait soumis le régime impérial.

Mais bientôt l'on se hâta de revenir au système restrictif, les colonies furent placées sous un régime spécial.

En voici un aperçu :

Le commerce des Colonies ne peut se faire que par des navires français jaugeant au moins 60 tonneaux, et dont les officiers et les 3/4 au moins de l'équipage sont français.

Les armemens et les retours ne sont permis que dans les ports qui ont un entrepôt fictif.

Tout armateur, avant de mettre son navire sous charge, doit en faire la déclaration à la douane.

Des dispositions spéciales permettent d'extraire des entrepôts des marchandises étrangères à destination des Colonies, selon le régime particulier à chacune d'elles.

Les denrées françaises prises pour l'avitaillement des navires sont exemptes de tout droit. On ne peut extraire aucune marchandises des entrepôts pour provision de bord.

Pour jouir du privilége colonial, le retour direct des colonies à la Métropole est de toute nécessité.

Il faut, en outre, pour les provenances de Bourbon et de Cayenne, des certificats d'origine délivrés par les autorités de la colonie.

Les denrées du crû du Sénégal, telles que le sené, la salsepareille, le bois de caïlcédra, etc., doivent être accompagnées de certificats d'origine réguliers.

La réadmission de marchandise françaises invendues n'a lieu qu'autant que l'expédition est justifiée par les acquits-à-caution levés au départ, le renvoi attesté par les employés de la colonie et l'identité parfaitement reconnue à la vérification.

Un entrepôt réel destiné à recevoir les marchandises étrangères désignée par l'art. 1er de la loi du 12 juillet 1837 a été accordé aux ports de Saint-Pierre et de Port-Royal à la Martinique, et à la Guadeloupe, aux ports de la Pointe-à-Pître et de la Basse-Terre. (Ordonnance du 31 août 1838).

Les fers et aciers étrangers reçus en entrepôt réel peuvent être expédiées sur navires français pour les Antilles Françaises et l'île Bourbon en payant dans le port d'expédition le cinquième seulement des droits auxquels ils sont assujétis à leur consommation en France. (Ordonnance des 29 mars 1827 et 31 décembre 1829).

L'ordonnance du 18 juin 1842, permet de n'acquitter les droits sur les marchandises étrangères tirées de nos entrepôts qu'au moment de leur mise en consommation dans les colonies.

Les conseils coloniaux ont la faculté de prélever pour les dépenses locales un droit de 3 pour cent au maximum sur les marchandises françaises.

Les droits de sortie varient de 1 à 2 pour cent.

La législation assure aux productions des colonies françaises la consommation de la France par la surtaxe dont sont frappées les provenances des colonies étrangères. Voici le tableau des droits actuels :

DENRÉES COLONIALES.	Quantités sur lesquelles portent les droits.	De Bourbon,		De la Guiane française.		De la Martinique et Guadeloupe	
		fr.	c.	fr.	c.	fr.	c.
Sucre brut autre que blanc	100 kil.	38	50	45		45	
Sucre brut blanc........	»	46		60		60	
Sucre terré toute nuance.	»	— (1)		66	50	66	50
Mélasse	»	12		12		12	
Cacao, fèves et pellicules.	»	40		40		40	
Café	»	50		60		60	
Canelle sans distinction..	1 kil.	1			65	2	
Cassia lignéa..........	»	1			65	2	
Clous de girofle	»		50		60		75
Griffes de girofle... ...	»		12		15		18
Poivre	100 ki .	40		20		80	
Piment................	»	45		20		90	

Les sucres bruts autres que blancs importés des colonies étrangères par navires français, paient 65 fr. les 100 kil. Les cafés 95 fr.

Cette surtaxe nuit aux progrès de notre commerce avec l'étranger.

Une modification à ce système est depuis long-temps reconnue nécessaire.

Les témoins entendus dans l'enquête commerciale de 1829, au nom des ports de mer, furent unanimes dans leurs dépositions en ce qui touche la possibilité d'augmenter le placement des marchandises françaises dans les pays étrangers, si la modification de notre régime colonial permettait d'aller chercher nos approvisionnement ailleurs que dans nos colonies (2).

La chose est évidente. L'achat amène la vente. Plus nous achèterons de denrées en Amérique et dans l'Inde, plus nous y vendrons de produits français.

On se plaint du peu de progrès de notre commerce avec l'Amérique. Mais comment nouer des relations de quelque importance avec des pays dont nous repoussons les produits ? Quand nos navires ont déchargé leurs importations dans un Etat de l'Amérique

(1) Il ne vient pas de sucre terré de Bourbon.

(2) Rapport de M. d'Argout, page 37.

méridionale, ils ne trouvent souvent rien à recevoir en échange, et sont obligés d'aller aux colonies charger des denrées qu'on veuille bien recevoir en France. La présence de tant de navires dans nos colonies, avilit le fret et ruine la navigation.

La véritable cause de la langueur de notre marine est là. Il n'est qu'un moyen de lui rendre la vie, c'est la liberté. La liberté a élevé la marine marchande des Etats-Unis à ce haut point de puissance et de prospérité qui fait l'admiration du monde.

Les colons du Brésil et de Cuba, opèrent fréquemment des chargemens de sucre pour leur propre compte, afin d'en trouver le débouché en Europe. Ils chargeraient nos navires de ces transports, si nous admettions leurs produits à des droits plus modérés Il en résulterait pour eux une presque obligation de prendre en retour des produits de notre sol et de nos manufactures (1).

Enfin, dit un négociant du Havre, au sein de la commission d'enquête, la suppression du monopole, en étendant nos relations à l'étranger, ne nous ferait pas même perdre l'approvisionnement de nos colonies, ou du moins nous en conserverions une bonne partie. Il arriverait pour nos colonies ce qui est arrivé pour Saint-Domingue. L'Angleterre a vainement essayé d'y introduire ses marchandises, les habitans d'Haïti ont continué à préférer les nôtres (2). Et dans tous les cas, quel immense débouché le Brésil, qui a le goût et qui aime l'emploi de nos provenances, n'offrirait-il pas à nos produits? Des meubles en acajou, des articles de luxe, des vêtemens pour les nègres et les habitans des campagnes, des draps légers; des satins, des rubans, des batistes, des dentelles, des bijoux vrais et faux; des articles de sellerie; des fusils, des sabres; tout ce qui est objet d'ameublement; des eaux-de-vie, des vins, surtout de Bourgogne et de Champagne mousseux; des huiles d'olive: tels sont les placemens dont nous pourrions augmenter l'importance, et qui nous dédommageraient amplement de la réduction fort éventuelle de nos exportations aux colonies (3).

Tout se réunit donc pour conseiller une modification large et libérale de notre régime colonial. Et quels avantages n'en recueillerait pas Marseille, si heureusement placée pour utiliser par ses nombreuses raffineries et par ses rapports si intimes avec l'Italie,

(1) Enquête de 1829, page 59.
(2) Enquête, page 82.
(3) Rapport de M. d'Argout.

la Grèce et les échelles du Levant, les sucres, les indigos, les épiceries et les drogueries dont se composeraient ses retours de l'Inde ?

Je suis loin de penser qu'il faille renoncer à la possession de nos colonies. Sans doute, elles ne sont pas, comme on l'a dit, indispensables à notre commerce et à notre marine. Les Etats-Unis n'ont point de colonies, leur pavillon n'en est pas moins respecté, leur marine moins florissante. Cependant nos colonies ne laissent pas d'avoir quelque importance pour nous ; leur navigation forme un grand nombre de marins, ressource précieuse pour l'état (1), c'est un débouché assuré à nos produits qui n'y ont à redouter aucune concurrence ; lieux de refuge et d'entrepôt pour la marine marchande, station pour la marine royale, elles protègent notre commerce avec les Amériques ; elles sont un moyen de puissance. Des intérêts de tout genre s'attachent à leur conservation.

Mais leur conservation et même leur prospérité peuvent se concilier avec la liberté qu'elles ont elles-mêmes demandée, et que nous devrions leur concéder s'il en devait résulter un grand et sûr accroissement de notre commerce avec des contrées incomparablement plus vastes, plus riches et plus peuplées, offrant en conséquence de bien plus larges débouchés à nos produits.

Les devoirs de la métropole, a dit M. d'Argout dans son rapport sur l'enquête, se bornent à garantir la sûreté des personnes et des propriétés ; elle ne doit assurer de bénéfice à aucune classe de producteurs.

On commence à comprendre qu'il n'est pas nécessaire d'être maître d'un pays pour y établir des relations avantageuses. Quand après la guerre d'Amérique le gouvernement Anglais se vit forcé de signer la paix avec sa colonie émancipée, il y eut dans les ports de l'Angleterre une émotion générale. La ville de Bristol adressa une pétition au Parlement pour le supplier de refuser sa sanction

(1) L'inscription maritime est de 110,000 hommes. En déduisant les invalides, etc., on réduit ce chiffre à 56,000 hommes effectifs répartis ainsi qu'il suit: La marine royale absorbe 19,000 hommes, les diverses navigations de la mer du Nord, des Indes, des côtes d'Afrique et de la Méditerranée, en absorbent 17,000 ; la pêche de la morue en a 12,000 ; celle de la baleine 2'000 ; et les colonies 6,000 ; mais il est juste d'ajouter que le tiers du produit des pêches étant consommé par les colonies, il faut imputer 4,000 hommes au chiffre des matelots qu'elles occupent.

à cette paix fatale qui devait entraîner la ruine du commerce Britannique, et quelques années après, la même ville demandait l'autorisation de creuser de nouveaux bassins pour ses navires, dont le nombre avait doublé par suite de ses rapports avec les Etats-Unis (1).

On a parlé de l'importance que l'Angleterre attache à la possession de ses colonies et des sacrifices qu'elle s'impose pour leur assurer le monopole de sa consommation. Mais quelle différence entre sa situation et la nôtre ! Pour elle, les colonies sont un vaste marché peuplé de 118 millions de consommateurs (2). Pour nous, au contraire, pour un royaume de 34 millions d'habitans, que sont 371,000 individus qui vivent dans nos colonies ?

Néanmoins, je le répète, je suis loin de méconnaitre les avantages que le commerce national trouve dans ses rapports avec les colonies. On ne devrait renoncer à ces avantages qu'avec la certitude d'en trouver de plus grands ailleurs. En l'état, il faut songer à les accroître, et je crois que des modifications sagement libérales et progressives atteindraient ce but. Je les indiquerai dans le résumé de ce chapitre.

§ II. — MARTINIQUE.

Son commerce avec la France et avec Marseille pendant le dernier siécle — De 1828 à 1841. — Principaux articles importés et exportés. — Réglemens.

La Martinique est admirablement située pour servir d'entrepôt au commerce français dans le golfe du Mexique ; la baie de Fort-Royal est l'une des plus belles stations militaires des Antilles.

Voici un aperçu de son commerce depuis le dernier siècle :

Marchandises importées de la Martinique en 1775.

	A Marseille	En France.
Sucre brut tête et terré.......	4,058,811 kil.	12,221,929 kil.
Café....................	1,189,285 »	4,844,485 »
Indigo....................	2,583 »	57,354 »
Cacao....................	351,318 »	432,832 »

(1) Blanqui, Histoire de l'économie politique, tome 1, page 348.

(2) Et cependant le dernier cabinet wigh n'a pas craint de proposer au Parlement, en 1841, de réduire de 63 shellings à 36, la surtaxe sur le sucre étranger, tout en maintenant à 24 shellings la taxe sur le sucre colonial. Cette motion a été rejetée par l'influence des tories.

	à Marseille.		en France.	
Cotons....................	50,147	»	550,620	»
Cuirs.....................	47	pces	919	pces
Carret....................	258	kil.	1,455	kil.
Canéfice..................	95,882	»	98,318	»
Bois......................	—		6,250	»

Les articles d'exportation étaient à peu près les mêmes qu'aujourd'hui.

La valeur des importations de la Martinique en France, pendant l'année 1775, fut de 18,241,312, fr. En 1792, de 62,834,000 liv., et les exportations de France, de 14,745,000 liv. (1).

Depuis 1828 le montant des transactions entre la France et la Martinique est ainsi qu'il suit : (y compris le numéraire) :

	Importations en France.		Exportations de France.	
1828........	20,999,677	fr.	19,921,447	fr.
1829........	21,289,412	»	20,962,548	»
1830........	20,446,177	»	12,344,008	»
1831........	20,123,594	»	12,653,530	»
1832........	16,929,943	»	21,259,168	»
1833........	15,663,278	»	12,438,288	»
1834........	17,648,936	»	14,479,613	»
1835........	16,673,686	»	16,710,248	»
1836........	15,844,312	»	15,752,825	»
1837........	14,022,276	»	17,487,894	»
1838........	18,166,101	»	15,594,485	»
1839........	18,650,715	»	16,528,201	»
1840........	16,242,860	»	21,324,921	»

La Martininique a expédié, en 1831 et 1840 les articles suivans :

	1831		1840
Sucre terré...........	121,284	kil.	4,638
Sucre brut............	27,846,212	»	22,401,158
Café..................	379,804	»	422.371
Cacao.................	121,616	»	149,851
Tafia.................	110,164	»	193,363
Sirop ou mélasse......	5,727,524	»	3,575

On voit, par la comparaison de ces chiffres avec ceux de 1775, que la culture du café a été considérablement reduite à la Marti-

(1) Bulletin des douanes, page 329. Le prix des denrées coloniales était alors très élevé.

nique ; celle du sucre, au contraire, a reçu un grand accroissement. C'est le résultat de la protection exclusive dont ce produit a été l'objet en France.

Navigation entre la France et la Martinique.

ANNÉES.	ENTRÉES EN FRANCE.			SORTIES DE FRANCE.		
	Nombre des navires.	Tonnage.	Nombre des hommes.	Nombre des Navires.	Tonnage.	Nombre des hommes.
1825...	135	33,146	1,835	160	41,582	2,304
1826...	172	45,025	2,458	190	49,699	2,738
1827...	162	41,453	2,276	183	48,720	2,707
1828...	153	39,703	2,174	187	47,889	2,706
1829...	153	39,382	2,058	153	41,791	2,241
1830...	132	34,457	1,834	126	33,775	1,791
1831...	136	35,037	1,892	154	40,966	2,221
1832...	137	35,200	1,927	147	38,249	2,033
1833...	114	28,523	1,505	98	25,734	1,392
1840...	108	24,584	1,374	128	27,495	1,664

En 1834, et de 1837 à 1840, le mouvement de la navigation entre la Martinique et les ports de France, a été ainsi qu'il suit :

PORTS.	NAVIRES CHARGÉS ENTRÉS.					NAVIRES CHARGÉS SORTIS.				
	1834	1837	1838	1839	1840	1834	1837	1838	1839	1840
Bayonne..	—	1	—	1	1	1	—	—	—	—
Bordeaux.	22	26	19	28	23	26	26	22	24	25
La Rochell.	—	—	—	—	—	2	1	—	—	—
Nantes...	10	5	5	5	2	14	9	10	9	10
St-Servan.	—	—	—	—	2	—	—	—	2	2
Lorient...	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—
Redon....	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—
St-Malo..	3	—	—	2	—	4	1	1	—	—
cherbourg, caen	1	—	—	—	1	6	16	13	14	11
Honfleur..	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—
Granville..	2	—	—	—	—	3	—	3	3	2
Le Havre..	60	33	53	37	46	45	37	45	34	27
Dunkerque	8	5	7	6	4	9	7	12	12	5
Marseille..	35	36	30	45	29	38	33	37	36	46
Totaux.	141	106	114	124	108	148	130	144	136	128

En 1841, 37 navires, jaugeant 8,113 tonneaux, et montés par 431 hommes, sont venus de la Martinique à Marseille. — 42 navires, jaugeant 9,860 tonneaux, montés par 500 hommes, sont partis de notre port pour cette destination.

En 1833, la valeur des importations de la Martinique à Marseille a été de 3,954,122 fr. Celle des exportations de Marseille pour cette colonie, de 3,628,612 fr. En 1775, les premières furent de 5,014,037 francs. (Alors le sucre était en grande partie terré). En 1839, les importations se sont élevées à 6,902,051 fr.; les exportations à 4,151,652.

Voici un aperçu des principaux articles dont elles se sont composées en 1833, 1834, 1839, 1840 et 1841.

Principaux articles importés de la Martinique à Marseille.

		1833.	1834.	1839.	1840.	1841.
Sucre brut (1)....	q.m.	50,681	53,826	86,295	57,168	56,785
Cacao...........	»	534	545	455	445	512
Café............	»	1,365	1,485	251	500	115
Casse sans apprêt.	»	956	552	1,696	1,077	1,471
Bois de teinture en bûches........	»	1,373	1,966	4,990	2,369	2,698
Rhum, Tafia.....	hect.	40	544	847	187	1,060
Argent brut......	kil.	13	4	—	13	—
Or monnayé.....	»	33	7	3	1	—
Argent monnayé..	»	914	499	642	771	795

Principaux articles exportés de Marseille pour la Martinique.

		1833.	1834.	1839.	1840.	1841.
Morues..............	q.m.	453	63	2,556	917	1,843
Viande salée, saucisson	»	195	176	134	213	256
Fromages............	»	57	156	204	229	137
Farine de froment....	»	386	1,148	933	4,073	1,049
Grains de maïs........	hect.	977	—	3,493	2,628	710
Riz et légumes secs....	q. m.	579	1,126	2,953	2,164	590

(1) En 1832, l'importation de cet article à Marseille a été de 94,549 quintaux métriques. — En 1831, de 72,521. — En 1830, de 56,087. — En 1829, de 71,897. — En 1828, de 58,409. — En 1827, de 62,576. — En 1826, de 64,739 quintaux métriques.

	1833.	1834.	1839.	1840:	1841.
Pâtes d'Italie........ q. m.	249	486	327	616	325
Fruits secs et tapés...... »	256	360	205	127	37
» confits au vinaigre »	157	264	167	143	120
Amandes.............. »	305	302	91	112	262
Noix et noisettes...... »	114	104	29	84	75
Huile d'olive comestible »	3,432	4,520	5,312	7,036	3,291
Sel marin............ »	5,666	4,756	6,039	11,158	6,586
Parfumeries.......... »	98	119	163	257	278
Savon............... »	1,576	3,095	2,883	4,564	1,259
Chandelles........... »	2,594	3,234	3,408	5,748	3,332
Sucre raffiné.......... »	506	745	584	355	871
Vin ordinaire en fut....hect.	24,136	34,258	23,106	35,882	30,851
Vin ordinaire en bout. »	457	534	74	81	237
Vin de liqueur en fut... »	69	23	60	2	48
Vin de liqueur en bout. »	358	338	152	257	295
Vinaigre de vin....... »	11	11	90	150	85
Eau-de-vie de vin..... »	126	105	117	215	673
Liqueur.............. »	12	18	32	36	86
Poterie grossière..... q. m.	1,758	1,364	1,997	2,481	1,468
Verreries............. »	46	32	21	33	74
Toiles de lin unies, écrues »	22	14			
» blanches et mi-blanch. »	4	13	37	29	36
» teintes et imprimées. »	21	2			
Batiste et linon........ kil.	374	430	170	423	331
Draps de laine........ »	457	928	176	843	1,225
Etoffes de soie unies... »	539	312	142	313	314
Rubans de soie....... »	159	23	111	121	125
Tissus de coton....... »	16,120	10,713	6,138	13,877	9,250
Chap. de feutre ou soie. pièces	9,353	3,856	2,689	437	1,296
Papier blanc.........q. m.	193	134	201	195	66
Peaux tannées et corroy. »	30	32	134	513	312
» ouvrées, souliers, etc. »	318	312	288		
Chap. paille grossiers.. pièces	5,445	7,440	2,500	2,460	885
» » fins... »	328	390	190		
Mercerie............ q. m.	37	15	24	27	30
Parapluies en soie..... pièces	1,865	782	875	1,712	1,725

Une ordonnance du roi du 5 février 1826, autorise l'importation de diverses denrées et marchandises étrangères dans les îles de la Martinique et de la Guadeloupe.

Ces importations ne peuvent s'effectuer pour la Martinique que par les ports de Saint-Pierre, le Fort-Royal, la Trinité et le Marin.

Les navires étrangers important les denrées et marchandises

autorisées par cette ordonnance, ne sont soumis à aucun droit de tonnage, de port, de phare et autres de même nature plus élevés que ceux auxquels seraient soumis les navires nationaux.

Les farines étrangères peuvent être introduites à la Guadeloupe et à la Martinique moyennant un droit d'entrée de 21 fr. 50 par baril de 90 kil.

La détresse où cette colonie se trouvait plongée en 1839, par suite de la concurrence qu'opposait à ses produits, sur le marché national, le sucre de betterave, provoqua un arrêté du gouverneur du 15 mai 1839, autorisant l'exportation des sucres à l'étranger par tout pavillon. Cet arrêté fut révoqué par une ordonnance du roi.

§ III. — GUADELOUPE.

Commerce avec Marseille et avec la France en 1775. — En 1792. — De 1828 à 1840. — Navigation de 1825 à 1841. — Principaux articles transportés entre Marseille et la Guadeloupe.

Marchandises importées en 1775 *de la Guadeloupe.*

		à Marseille.	En France.
Sucre brut, tête et terré...	kil.	713,371	9,419,303
Café................	»	254,734	3,151,451
Indigo..............	»	—	71,913
Cacao...............	»	18,730	51,179
Coton...............	»	4,635	259,687
Cuirs...............	pièces	32	728
Caret...............	kil.	—	828
Canéfice............	»	250	631
Bois................	»	—	6,250

La valeur des importations de la Guadeloupe en France pendant l'année 1775, fut de 12,877,083 francs. — En 1792, de 35,844,000 livres, et les exportations de France, de 4,382,000 livres (1).

Depuis 1828, le montant des transactions entre la France et la Guadeloupe, est ainsi qu'il suit, y compris le numéraire :

(1) Bulletin des douanes, page 329.

	Importations en France.		Exportations de France.	
1828...........	23,939,954	fr.	19,329,237	fr.
1829...........	25,341,362	»	22,486,190	»
1830...........	21,076,205	»	11,275,116	»
1831...........	26,642,222	»	12,116,853	»
1832...........	23,392,448	»	22,950,491	»
1833...........	21,945,580	»	12,323,101	»
1884...........	24,786,613	»	14,394,955	»
1835...........	24,043,075	»	16,508,352	»
1836...........	23,723,453	»	20,698,758	»
1837...........	17,616,032	»	17,653,966	»
1838...........	22,006,170	»	15,245,201	»
1839...........	25,921,850	»	14,726,257	»
1840...........	20,736,446	»	16,809,836	»

La diminution de nos exportations pour la Guadeloupe, prouve que les sacrifices imposés à la France pour protéger contre la concurrence étrangère les provenances coloniales, sont presque sans compensation (1834).

La Guadeloupe a expédié en 1831 et 1840 :

		1831.	1840.
Sucre terré..........	kil.	75,217	98,471
Sucre brut...........	»	34,981,175	31,111,244
Café.................	»	906,675	598,447
Coton................	»	29,697	47,865
Cacao	»	6,258	16,982
Casse................	»	147	8,540

On voit que la production de cette île s'est considérablement accrue depuis le dernier siècle.

Navigation entre la France et la Guadeloupe.

ANNÉE.	ENTRÉES EN FRANCE.			SORTIES DE FRANCE.		
	Nombre des navires.	Tonnage.	Nombre des hommes.	Nombre des navires.	Tonnage.	Nombre des hommes.
1825	139	34,162	1,952	154	40,497	2,345
1826	180	43,259	2,469	179	43,866	2,529
1827	171	42,660	2,320	174	43,716	2,492
1828	173	44,856	2,467	185	48,574	2,697
1829	190	46,903	2,610	189	47,701	2,615
1830	158	39,209	2,159	134	35,375	1,883
1831	194	47,772	2,611	195	47,627	2,665
1832	184	45,138	2,499	170	42,098	2,247
1833	159	39,165	2,017	121	31,656	1,674
1840	131	29,420	1,679	148	34,944	1,930

En 1834 et de 1837 à 1840 la navigation entre la Guadeloupe et les ports de France a été comme suit :

PORTS.	NAVIRES CHARGÉS ENTRÉS EN FRANCE					NAVIRES CHARGÉS SORTIS DE FRANCE				
	1834	1837	1838	1839	1840	1834	1837	1838	1839	1840
Bayonne...	2	—	—	—	1	2	—	—	—	—
Bordeaux..	22	16	16	23	19	24	25	20	17	28
Nantes ...	12	6	8	14	7	24	16	25	28	17
La Rochelle	1	—	—	—	—	2	—	—	—	—
St-Servan..	—	—	—	—	1	—	—	—	—	6
Brest......	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
St-Malo....	4	—	2	1	—	6	4	3	5	4
Granville..	2	—	—	—	—	4	6	3	5	5
Caen, Cherbourg	2	—	—	—	—	8	5	4	—	—
Rouen.....	—	1	—	—	—	—	1	—	—	—
Le Havre..	101	47	72	71	68	70	45	58	54	54
Dieppe	1	—	—	—	—	2	—	—	—	—
Dunkerque.	13	—	3	3	3	12	5	11	8	11
Calais.....	—	—	—	1	—	—	—	1	—	—
Marseille...	32	45	41	62	32	25	23	24	24	22
Totaux ..	192	115	142	175	131	179	130	149	141	148

En 1841, 41 navires, jaugeant 8,656 tonneaux, et montés par 431 hommes sont venus de la Guadeloupe à Marseille ; 30, jaugeant 7,055 tonneaux, et montés par 377 hommes sont sortis de notre port avec cette destination.

En 1775, la valeur des importations de la Guadeloupe à Marseille fut de 826,989 fr. En 1833, elle s'est élevée à 3,971,719 fr. Celle des exportations, à 2,760,850 fr.

En 1839, les importations se sont élevées à 8,438,579 fr. ; les exportations, à 2,506,887 fr.

Voici un aperçu des principaux articles dont les unes et les autres se sont composées en 1833, 1834, 1339, 1840 et 1841.

Principaux articles importés de la Guadeloupe à Marseille.

		1833.	1834.	1839.	1840.	1841.
Sucre brut (1)..........	q. m.	55,584	60,973	132,452	77,473	79,471
Cacao................	»	4	11	3	14	15
Café.................	»	1,473	2,363	672	998	138
Bois de teinture........	»	276	82	3,338	1,146	2,253
Eau-de-vie de Mélasse..	hect	27	256	1,119	197	129
Argent monnayé........	kil.	1,497	316	712	105	987

Principaux articles exportés de Marseille pour la Guadeloupe.

		1833.	1834.	1839.	1840.	1841.
Morues................	q. m.	24	29	2,960	554	888
Viande salée, saucisson.	»	259	112	81	91	101
Fromage...............	»	119	115	100	74	102
Farine de froment.......	»	427	1,411	343	907	134
Grains de maïs.........	hect.	2,744	3,143	1,674	2,133	1,031
Riz et légumes secs.....	q. m.	347	525	1,604	1,122	869
Pâtes d'Italie..........	»	181	259	128	227	263
Fruits secs et tapés.....	»	193	117	75	61	65
« confits au vinaigre, etc.	»	95	101	62	75	109
Amandes..............	»	157	234	107	113	121
Noix et noisettes.......	»	30	40	25	22	53

(1) La quantité de cet article importée de la Guadeloupe à Marseille a été en 1832, de 92,526 quintaux métriques ; en 1831, de 37,463 ; en 1830, de 34,602 ; en 1829, de 43,713 ; en 1828, de 38,350 ; en 1827, de 32,646 ; en 1826, de 34,081 quintaux métriques.

	1833.	1834.	1839.	1840.	1841.
Huile d'olive..........q. m.	2,314	3,482	3,411	3,191	2,075
Sel marin .... »	5,253	7,319	8,358	3,964	6,283
Noir animal............ »	—	—	820	335	119
Parfumerie .... »	95	51	39	131	66
Savon.... .... »	1,491	1,707	1,118	1,461	831
Bougies............... »	25	22	43	47	21
Chandelles............. »	1,739	2,170	2,290	2,185	1,777
Sucre raffiné........... »	435	904	316	455	1,212
Vin ordinaire en fut.....hect.	18,306	21,009	11,048	17,150	13,386
Vin ord. en bouteilles.... »	69	317	20	53	46
Vin de liqueur......... »	138	164	32	47	46
Vinaigre de vin........ »	33	100	1	5	6
Eeau-de-vie de vin.... »	26	27	39	32	112
Poterie grossière.......q. m	1,129	995	1,462	1,243	962
Toiles de lin........... kil.	465	10	137	15	203
Batiste et linon........ »	228	27	—	5	37
Draps de pure laine.... »	109	667	184	655	652
Etoffes de soies unies... »	300	262	15	6	107
Tissus de coton....... »	8,298	6,769	2,769	3,664	1,972
Chapeaux feutre ou soie. pièces	5,044	3,492	342	1,090	600
Papier blanc..........q. m.	71	112	73	83	72
Peaux tannées et corroy. »	31	16			
« marroq. et vernis. »	5	3	630	123	96
Peaux ouvrées, souliers. »	298	322			
Chapeaux de paille... pièces	1,636	1,027	248	200	447
Merceries............q. m.	11	11	10	6	8
Modes.............. fr.	4,020	2,639	1,835	2,280	1,865

Les capitaines, les subrécargues et les pacotilleurs qui vendent à la Guadeloupe, dans des magasins, les marchandises qu'ils ont importées, sont assujétis à un droit de patente. Ce droit est calculé à raison de demi pour cent de la valeur des marchandises constatée en douane.

§ IV. — ILE BOURBON.

Consommation et production de l'île dans le dernier siècle. — Accroissement de sa culture et de sa population depuis 1815. — Son commerce avec la France, de 1828 à 1840. — Navigation. — Echanges avec Marseille. — Régime de ses douanes. — Nécessité d'un port. — Perfectionnemens appliqués par M. Vincent à la fabrication du sucre.

D'après M. Blancard, l'île Bourbon consommait dans le dernier siècle pour environ 2,400,000 francs de marchandises

françaises, consistant en vin, huile, savon, bière, eau-de-vie, viandes salées, fer, cordages, clous, plomb, toiles à voile, quincaillerie, etc.

Sa production était évaluée ainsi qu'il suit :

60,000 balles de café pesant 100 livres poids de marc, à 120 francs la balle.......................... 7,200,000 fr.

2,000 quintaux coton à 5 fr. la livre........ 1,000,000 »

8,200,000 »

En 1792, les importations en France des îles de France, Bourbon et de Mozambique furent évaluées 3,613,000 liv.

Les exportations de France pour ces colonies 9,121,000 liv.

Maurice avait alors beaucoup plus d'importance que Bourbon : mais depuis, l'inverse a eu lieu :

La population de Bourbon était en 1815 de 65,000 habitans; elle est aujourd'hui de 105,424 (celle de Maurice est de 90,000).

Bourbon cultivait, en 1819, 13,418 hectares ; en 1838, 28,515.

Voici quelle est depuis 1828 la valeur des importations et des exportations entre la France et l'Ile Bourbon, y compris le numéraire :

	Importations en France.	Exportations de France.
1828..........	11,790,785 fr.	8,216,594 fr.
1829..........	14,237,563 »	16,742,829 »
1830..........	14,731,739 »	11,700,814 »
1831..........	15,057,276 »	3,732,908 »
1832..........	14,966,864 »	5,542,403 »
1833..........	16,226,696 »	7,532,911 »
1834..........	16,340,607 »	8,983,175 »
1835..........	18,717,532 »	8,100,056 »
1836..........	16,167,539 »	8,070,044 »
1837..........	15,467,487 »	11,270,198 »
1838..........	21,169,606 »	13,797,936 »
1839..........	21,234,453 »	11,956,628 »
1840..........	16,491,641 »	10,145,917 »

Une crise commerciale éclata à Bourbon en 1830 ; on y avait expédié, en 1829, trop de marchandises ; il fallut les vendre à vil prix. Plusieurs maisons furent compromises. Il en résulta une diminution notable dans les exportations de la France pour cette colonie en 1831.

Navigation entre la France et l'Ile-Bourbon.

ANNÉES.	ENTRÉES EN FRANCE.			SORTIES DE FRANCE.		
	Nombre des navires.	Tonnage.	Nombre des hommes.	Nombre des navires.	Tonnage.	Nombre des hommes.
1825	40	11,309	670	51	15,357	922
1826......	47	14,361	846	75	20,708	1,220
1827......	49	14,062	858	53	15,971	930
1828......	56	16,684	940	68	20,228	1,154
1829	55	17,268	997	95	28,296	1,594
1830.	77	23,316	1,321	71	21,456	1,213
1831......	62	18,315	1,044	50	15,122	833
1832.... .	63	19,521	1,084	69	21,630	1,169
1833......	70	21,736	1,233	65	20,685	1,103
1840......	61	17,632	1,016	72	20,431	1,189

Les chiffres suivans attestent que la part de Marseille dans cette navigation n'est pas sans importance :

	Navires venus de Bourbon à Marseille.	Navires partis de Marseille pour Bourbon.
1828	7	11
1829	8	15
1830	15	12
1831	8	13
1832	15	18
1833	20	18

En 1834, 100 navires sont arrivés de la métropole à Bourbon ; sur ce nombre, 46 avaient été expédiés pour la France à la fin de l'année, 20 avaient été dirigés sur l'Inde, 34 restaient en charge ou sans emploi. Ce grand nombre de navires sur le même point avait avili le prix du fret, élevé celui des denrées coloniales et fait baisser celui des marchandises d'Europe.

Les sucres étaient tenus de 5 piastres 1/4 à 5 piastres 1/2 les 100 livres; les cafés de 15 1/2 à 16.

Plusieurs navires venus de France à Bourbon étaient obligés d'aller ailleurs chercher du fret pour leur retour.

En 1834, 14 navires sont venus de Bourbon à Marseille. En 1835, 24. En 1836, 28. Le nombre des départs de Marseille pour Bourbon a été de 24 en 1834, de 16 en 1835, de 17 en 1836.

De 1837 à 1840, la navigation entre Bourbon et les ports de France a été comme suit :

PORTS.	NAVIRES CHARGÉS ENTRÉS EN FRANCE.				NAVIRES CHARGÉS SORTIS DE FRANCE			
	1837	1838	1839	1840	1837	1838	1839	1840
Bordeaux	13	18	16	17	24	20	14	11
Rochelle.	1	—	—	—	—	—	1	—
Nantes ..	23	36	27	23	35	37	31	33
St-Malo..	1	1	1	1	2	—	3	3
Morlaix ..	—	—	—	—	1	—	—	—
Le Havre	8	10	10	8	13	6	10	9
Marseille.	19	20	19	12	16	18	14	15
Granville.	—	—	—	—	—	2	—	1
Cherbourg	—	—	—	—	—	2	—	—
Totaux...	65	85	73	61	91	85	73	72

En 1841, 22 navires jaugeant 6,237 tx, montés par 348 hommes, sont venus de Bourbon à Marseille ; 27 navires de 7,429 tx, montés par 401 hommes, sont partis de notre port pour cette île.

En 1833, la valeur des importations de l'île Bourbon à Marseille s'est élevée à 4,900,419 fr. Celle des exportations de Marseille pour cette colonie a été de 1,921,289 fr.

Pendant la même année il a été expédié de l'île Bourbon en France :

19,601,770 kilog. sucre brut, 30,478 kil. sucre brut blanc, 5,636 kil. cacao, 1,058,906 kil. café, 93,105 kil. clous de girofle, 33,402 kil. poivre, et autres objets de moindre importance.

En 1839, les importations à Marseille ont été de 4,848,185 fr., les exportations de 2,001,576 fr.

En 1833, 1834, 1839, 40 et 41, les importations et les exportations entre l'île Bourbon et Marseille, se sont composées des articles suivans :

Principaux articles importés de l'Ile Bourbon à Marseille.

		1833.	1834.	1839.	1840.	1841.
Sucre brut (1).........	q. m.	62,213	35,675	42,044	33,200	68,133
Sucre brut blanc......	»	2,793	530	833	105	215
Café................	»	2,226	644	1,266	940	975
Griffes de girofle......	»	—	—	294	750	297
Clous de girofle.......	»	575	1,808	3,379	421	1,015
Muscade (2)..........	»	5	6	16	7	38
Poivre..............	»	330	—	—	—	47
Guinées de coton.....	pièces	1,290	5,236	940	1,837	—
Argent..............	kil.	64	10	—	5	35

Principaux articles exportés de Marseille pour l'Ile Bourbon.

		1833.	1834.	1839.	1840.	1841.
Morue...............	q.m.	13	32	918	554	393
Viande salée, saucisson.	»	300	216	134	91	93
Fromage............	»	111	220	76	75	25
Grains de froment.....	hect.	3,630	—	—	4	—
Farine de froment.....	q. m.	1,719	1,002	336	730	540
Grains de maïs........	»	164	378	—	40	—
Légumes secs.........	»	652	1,395	847	165	13
Pâtes d'Italie.........	»	144	116	88	44	70
Fruits de table........	»	96	242	297	257	263
Huile d'olive..........	»	614	251	615	319	32
Fer et acier...........	«	149	338	1,203	895	307
Sel marin............	»	3,824	6,527	7,737	3,964	18,391
Parfumerie...........	«	90	104	122	141	173
Savon...............	»	1,605	2,371	1,059	1,667	2,389
Vin ordinaire en fut...	hect.	15,557	16,929	7,622	12,086	8,929
Vin ordinaire en bout.	»	76	531	89	72	226
Vin de liqueur en fut..	»	137	79	15	7	18
Vin de liqueur en bout..	»	175	67	15	32	35
Vinaigre de vin.......	«	83	39	90	119	196
Bière...............	»	19	90	72	8	9
Eau-de-vie de vin......	«	641	754	108	511	1,540
Liqueurs............	»	59	87	190	174	225

(1) En 1822, il en a été importé de cette colonie à Marseille, 35,974 quintaux métriques; en 1831, 20,856; en 1830, 28,649; en 1829, 18,687; en 1828, 13,991; en 1827, 7,409; en 1826, 10,023 quintaux métriques.

(2) La loi du 2 juillet 1836, pour favoriser cette culture à Bourbon, a étendu aux muscades de cette île la réduction de droits précédemment accordée à celles de la Guyane française.

	1833.	1834.	1839.	1840.	1841.
Verrerie............. q. m.	195	309	300	331	778
Fil de lin et de coton... »	19	20	22	23	38
Draps.......... .... kil.	764	621	52	2,368	1,690
Etoffes de soie........ »	410	499	649	1,194	1,336
Bonneterie de soie.. . »	130	74	301	146	94
Chapeaux soie ou feutre. pièces	4,330	2,587	2,475	1,677	3,150
Tissus de coton....... q. m.	173	377	160	125	189
Papier blanc......... »	130	172	97	77	101
Peaux tannées et corroy. »	21	15			
Peaux marroq. et vernis. »	10	2	47	54	138
Peaux ouvrées, souliers. »	64	37			
Chapeaux de paille.... pièces	2,162	1,882	1,000	922	764
Outils de fer et acier... q. m.	15	4	34	15	32
Ouvrages en fer, quincail. »	156	167	162	187	273
Armes.. .... »	43	7	2	2	5
Coutellerie............ »	4	8	19	18	26
Mercerie.............. »	35	38	60	83	125
Modes............... fr.	11,140	6,870	4,579	4,275	9,830
Parapluies en soie...... pièces	949	759	1,252	1,653	2,415
Meubles.............. fr.	4,530	4,135	5,320	9,948	31,073

Les marchandises françaises venant de France sur navires français paient à Bourbon un droit d'entrée de 4 %;

Les marchandises étrangères non prohibées prises dans les entrepôts de France, 12 p. %;

Les fers et aciers étrangers non ouvrés 6 p. %. Ils ne sont admis que lorsqu'ils proviennent des entrepôts de France et qu'ils ont payé le cinquième des droits de consommation;

Les usines, machines et mécaniques de fabriques étrangères servant à la fabrication du sucre ou à faciliter le travail de l'homme, 6 p. %;

Les eaux-de-vie de fabrique française et par navires français, la velte, 3 fr.; de fabrication étrangère, 4 fr. 50 c.;

Les marchandises non prohibées importées de Maurice à Bourbon par caboteurs anglais ou par navires français, 9 p. %. En général, les provenances de Maurice sont traitées à Bourbon comme celles de Bourbon à Maurice.

La sortie du blé, des monnaies d'or, d'argent et de billon, des chevaux, mulets et autres bêtes de transport est prohibée. On ne peut exporter des denrées coloniales pour l'étranger, à l'exception du girofle, qui paye alors un droit de 4 p. % par navire

français, et de 15 p. % par navire étranger. Pour Maurice, le droit de sortie est aussi de 15 p. %, même par caboteurs français.

Le conseil privé du gouverneur est juge des circonstances où l'admission des marchandises étrangères apportées de l'étranger par navires français ou étrangers doit être permise ou interdite. Il résulte de cet état de choses de nombreux inconvéniens, surtout pour les relations entre Bourbon et Maurice. Les transactions avec l'étranger doivent être réglées par des lois fixes et immuables, et non par la volonté de quelques hommes. L'incertitude ne permet au commerce aucune opération.

On se plaint aussi à Bourbon de l'interdiction qui pèse sur la sortie du numéraire. Pourquoi l'emprisonner dans la colonie, quand il pourrait servir à l'enrichir en développant ses relations avec l'Inde ?

Le cabotage entre Bourbon et Maurice réclame quelques dispositions législatives en faveur de la marine nationale.

Les intérêts commerciaux de la colonie sont nombreux et importans ; il serait utile d'y créer un tribunal de commerce.

On y éprouve aussi le besoin d'un tarif légal des tares, usages, tonnages, etc., de la place.

Le projet de loi sur les douanes présenté en 1834, admettait les sucres de Pondichéry au même droit que ceux provenant de l'île Bourbon. Les planteurs de cette île, craignant la concurrence des sucres étrangers, avaient vu avec inquiétude cette mesure déjà appliquée par ordonnance. La proposition ne fut pas admise par la commission : « l'expérience, dit-elle, justifierait mal cette « innovation. Lorsque nous avons admis les sucres du Sénégal, « quelques barriques seulement annoncèrent leur présence dans « nos ports ; bientôt elles se comptèrent par centaines ; ces pré- « tendus sucres du Sénégal touchaient à cette colonie, mais ils « venaient de Saint-Yago et de la Jamaïque. »

L'île de Bourbon n'a point de port. Un danger toujours présent menace les navires qui y abordent. Au moindre signe précurseur d'un orage, ils sont tenus d'aller au large braver la tempête.

Pour réparer leurs avaries ils ne peuvent aller qu'à Maurice, où tout leur est vendu à des prix exorbitans, où ils sont soumis à des droits très élevés de douane, d'amirauté, de mise en règle, etc. De juillet en novembre 1834, 14 navires français ont été obligés d'entrer à Maurice pour ce motif. Le *Solide*, de Saint-Malo, a dépensé plus de 2,000 piastres pour remplacer quelques feuilles

de cuivre. Il a de plus payé 500 piastres pour visite d'amirauté, frais de port, notaire, etc.

Le conseil municipal de Saint-Paul a recherché les moyens d'obvier à ces graves inconvéniens. Les ressources de chaque localité ont été étudiées avec zèle, interrogées avec persévérance. On a trouvé à Saint-Gilles un bassin de grande dimension qui, au moyen de deux môles et d'un déblaiement de la passe, offrirait par sa situation un bon point de relâche et un lieu commode de carénage. Le conseil municipal délibéra en 1834 l'exécution de cet utile projet. Il vota 50,000 fr. et 30,000 journées de noirs.

Il est à désirer dans l'intérêt du commerce maritime que le gouvernement favorise et seconde cette utile entreprise.

Les brise-lames flottant inventés par le capitaine Tayler en faciliteront sans doute la réalisation.

L'île Bourbon a été le théâtre d'une innovation qui peut avoir une grande influence sur l'avenir colonial : M. Vincent, planteur de cette colonie, eut l'heureuse idée d'appliquer à ses sucres les appareils perfectionnés employés pour le sucre de betterave. Il commença le 1er octobre 1838, à fabriquer par les nouveaux procédés. Leur application lui permit de retirer du Vesou une quantité de sucre surpassant de 30 à 40 p. % la moyenne des produits précédemment obtenus. Un autre résultat s'en est suivi : M. Vincent ne trouvant pas sur ses propres habitations de quoi alimenter la puissance industrielle de ses machines, prit le parti d'acheter les cannes de ses voisins. C'est le premier exemple, aux colonies, d'une division établie entre l'agriculture et l'industrie, jusques là réunies dans les mêmes mains et souffrant toutes deux de cette réunion.

M. Daubrée s'appuyant sur l'exemple de M. Vincent, a proposé d'introduire généralement aux colonies la division du travail. C'est le seul moyen de les régénérer ; les colons n'ont pas les capitaux nécessaires pour mettre leur industrie au niveau de la science. Si on établissait une usine par groupe de cinq ou six habitations, les avances à faire seraient peu considérables ; les capitaux de la métropole viendraient en aide à une réforme qui pourrait tripler en peu d'années les produits de la fabrication coloniale et augmenter dans la même proportion le mouvement commercial et maritime auquel elle sert de base. Alors, les planteurs n'ayant plus à s'occuper que de la culture, y consacreraient tous leurs soins, et l'industrie opérant sur une grande échelle appellerait à

son aide les ingénieurs et les appareils perfectionnés de la métropole, toutes les ressources enfin, tant en personnel qu'en matériel, interdites aujourd'hui aux colonies obérées (1).

§ V. — GUYANE FRANÇAISE.

Son commerce avec Marseille, de 1775 à 1792. — Avec la France, de 1828 à 1840. — Nécessité de communications régulières entre la Guyanne et les Antilles-Françaises. — Navigation entre Cayenne et les ports de France, de 1825 à 1841. — Valeurs et quantités transportées entre Marseille et la Guyane. — Règlemens et tarifs.

Nous possédons à la Guyane Française une colonie de 125 lieues de côtes, d'une profondeur inconnue, d'une remarquable fertilité, exempte de la fièvre jaune, couverte de belles forêts, propre à toutes les cultures des Tropiques, arrosée de cours d'eau navigables, et nous y laissons végéter une population de 22,000 habitans qui attendent chaque année, de la métropole une aumône de quelques centaines de mille francs.

Il y a là un vaste champ ouvert aux spéculations de l'avenir; mais, aujourd'hui, le manque de bras y restreint sensiblement la quantité des produits. Les principaux sont le coton, le rocou, le sucre et les clous de girofle qui sont de la meilleure qualité.

Jetons un coup-d'œil sur nos échanges avec cette colonie au dernier siècle :

Le gouvernement comprenait alors tout le parti qu'il était possible d'en tirer. En 1787, il instruisait la Chambre de commerce de Marseille de son intention d'y fonder des établissemens et d'accorder des encouragemens à ceux que le commerce y formerait (2).

Marchandises importées de Cayenne en 1775.

	A Marseille.		En France.	
Sucre brut, tête et terré......	—		2,000	kil.
Café....................	6,468	kil.	32,944	»
Indigo....................	43	»	167	»
Cacao....................	6,796	»	7,620	»
Rocou....................	64,782	»	150,177	»
Coton....................	15,475	»	48,630	»
Cuirs....................	353	p^{ces}	353	p^{ces}
Bois....................	20,139	kil.	71,104	kil.

(1) Ad. Guéroult. De la question coloniale en 1842.

(2) Bureau du 14 février 1787.

Le montant de ces importations fut, en 1775, pour la France, de 495,443 fr., et pour Marseille de 182,827 fr.

De 1775 à 1792, il y eut progrès notable dans les relations entre Marseille et Cayenne. En effet, un tableau dressé d'après les registres des douanes de 1783 à 1792, présente les résultats suivans :

Valeur moyenne des importations et des exportations entre Marseille et Cayenne, de 1783 à 1792 (1).

IMPORTATIONS.		EXPORTATIONS.	
Marchandises.	Valeur.	Marchandises.	Valeur.
Sucre blanc...	70,000 fr.	Farines.........	120,000 fr.
Sucre brut....	60,000 »	Riz	30,000 »
Café.........	250,000 »	Morues	20,000 »
Cotons	40,000 »	Huile d'olive.....	10,000 »
Cacao........	2,000 »	Vins...........	40,000 »
Rocou........	8,000 »	Eaux-de-vie.....	10,000 »
—	—	Savons	5,000 »
—	—	Fruits secs......	4,000 »
—	—	Toiles diverses...	6,000 »
—	—	Etof. de laine lég..	5,000 »
—	—	Souliers.........	6,000 »
—	—	Quincaillerie.....	8,000 »
—	—	Article d'assortim.	5,000 »
Total...	430,000 fr.	Total....	269,000 fr.

Depuis 1828, le montant des transactions entre la France et Cayenne est ainsi qu'il suit :

	Importations en France.	Exportations de France.
1828........	2,433,791 fr.	1,956,817 fr.
1829........	1,978,563 »	1,779,277 »
1830........	3,029,835 »	1,768,771 »
1831........	2,442,158 »	1,736,792 »
1832........	2,081,528 »	2,027,046 »
1833........	2,205,760 »	2,272,611 »

(1) En 1792, les importations en France s'élevèrent à 465,000 livres; les exportations à 808,000 livres.

	Importations en France.		Exportations de France.	
1884........	2,398,432	fr.	2,156,572	fr.
1835...... .	2,691,654	»	2,077,305	»
1836........	3,076,655	»	2,758,345	»
1837........	2,398,132	»	3,098,441	»
1838........	3,000,741	»	3,417,308	»
1839........	2,905,471	»	2,815,736	»
1840...... .	3,769,066	»	2,643,212	»

Il y a donc progrès : Il serait à désirer pour en assurer le développement, que les paquebots destinés à la navigation transatlantique touchassent à Cayenne. Le voisinage de la Guyane anglaise desservie désormais par la ligne de Tabago, les difficultés que nous rencontrons dans l'Oyapock, l'avenir prochain qui est réservé au littoral du fleuve des Amazones, toutes ces circonstances donneraient une importance particulière à l'établissement d'une ligne régulière, et nous tenons qu'il est bien que partout où il y a des intérêts et du sang français on sente fréquemment la protection de la France.

Mais les courans, entre Gorée et Cayenne, présentent des difficultés qui allongeraient de huit jours la traversée totale des paquebots transatlantiques. Pour le retour en France, ces difficultés seraient telles que le département de la marine les a déclarées insurmontables. Il faudrait renoncer à l'escale de Gorée. On a d'ailleurs représenté que la véritable Métropole de Cayenne c'est la Martinique. Il y a quatre jours de traversée. Un bâtiment de 160 chevaux y suffirait. La marine croit pouvoir avec ses croisières des Antilles constituer cet utile service. (1)

En effet, les journaux d'octobre 1841 annoncent que M. l'amiral Duperré se propose d'adjoindre à la station navale des Antilles plusieurs bateaux à vapeur destinés à lier le continent Sud-Américain et cette partie du golfe du Mexique connue sous le nom de Côte-Ferme, à la Guadelope et à la Martinique, et à rattacher ces deux colonies aux trois Guyanes, qui en tirent déjà une grande quantité de marchandises françaises telles que vins, soieries et nouveautés.

La Guyane française ressentira particulièrement les bienfaits de cette innovation demandée depuis long-temps et avec instance par

(1) Rapport de M. de Salvandy sur les paquebots transatlantiques.

plusieurs délégués de cette colonie. Les circonstances du vent et de la mer font de la navigation à vapeur le seul moyen de maintenir des communications régulières entre notre belle possession du continent américain et nos Antilles. Les vents et les courans sont presque toujours contraires pour aller des Antilles à Cayenne, en sorte qu'on met aujourd'hui sur les navires à voile plus de temps pour se rendre de la Martinique à Cayenne, qui ne sont cependant qu'à 160 myriamètres de distance, qu'il n'en faut pour aller d'un port de France à l'une ou l'autre de ces colonies.

Navigation entre Cayenne et la France.

ANNÉES.	ENTRÉES EN FRANCE.			SORTIES DE FRANCE.		
	Nombre des navires.	Tonnage.	Nombre des hommes.	Nombre des navires.	Tonnage.	Nombre des hommes.
1825......	28	4,590	334	22	3,613	273
1826......	17	2,884	208	29	4,820	349
1827......	23	3,314	257	27	4,362	315
1828......	21	3,480	237	23	3,699	263
1829	20	3,399	241	24	4,119	299
1830......	25	4,269	289	28	5,206	340
1831......	23	4,056	268	27	4,458	308
1832......	24	4,304	295	21	3,904	252
1833......	23	4,485	289	17	3,251	204

Marseille a participé à cette navigation dans la proportion suivante :

	Navires venus de Cayenne à Marseille.	Navires partis de Marseille pour Cayenne.
1829............	5	4
1830............	6	3
1331............	2	4
1832............	3	4
1833............	6	2

En 1834 et de 1837 à 1840, la navigation entre Cayenne et les ports de France a été comme suit :

PORTS.	NAVIRES CHARGÉS ENTRÉS EN FRANCE					NAVIRES CHARGÉS SORTIS DE FRANCE				
	1834	1837	1838	1839	1840	1834	1837	1838	1839	1840
Bordeaux..	6	6	7	8	9	7	10	11	7	11
La Rochelle	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—
Nantes	8	9	7	4	8	9	7	5	7	10
St-Malo....	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—
Brest.. ...	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—
Cherbourg.	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—
Le Havre..	1	4	3	2	2	1	4	3	1	1
Marseille .	3	5	7	6	7	4	5	7	8	5
Totaux ..	18	24	24	20	26	23	26	27	24	27

En 1841, 6 navires jaugeant 980 tx. et montés par 65 hommes, sont venus de Cayenne à Marseille. — 6 navires de 1135 tx., montés par 65 hommes, sont partis de notre port pour cette colonie.

Les principaux articles importés de Cayenne en France en 1834 et 1840 ont été les suivans :

		1834.	1840.
Sucre brut..........	q. m.	16,849	21,444
Café	»	170	1,609
Clous de girofle.....	»	468	709
Griffes de girofle.....	»	235	158
Poivre	»	185	37
Rocou	»	1,813	6,100
Coton en laine......	»	2,186	1,693

En 1833, les navires venus de Cayenne à Marseille ont importé pour une valeur de 382,924 fr. Les exportations de Marseille pour cette colonie ont été de 395,665 fr. En 1839 les importations ont été de 527,941 fr. Les exportations de 602,831.

Voici un un aperçu des principaux articles importés et exportés en 1833, 1834, 1839, 40 et 41.

Principaux articles importés de Cayenne à Marseille.

		1833.	1834.	1839.	1840.	1841.
Sucre brut...........	q. m.	4,412	4,028	2,536	4,977	2,569
Café................	»	15	14	3	33	12
Clous de girofle.......	»	36	163	413	435	477
Poivre..............	»	1	33	—	—	—
Bois d'ébénisterie	»	19	9	241	73	185
Coton en laine	»	272	283	114	212	171
Rocou	»	523	371	712	1,307	673
Argent monnayé......	kil.	25	428	58	233	238

Principaux articles exportés de Marseille pour Cayenne.

		1833.	1834.	1839.	1840.	1841.
Morues.............	q. m.	4	2	408	—	111
Viande salée, saucisson	»	20	13	53	20	25
Fromages...........	»	20	47	33	18	13
Farine de froment.....	»	116	186	486	240	266
Légumes secs........	»	103	82	255	93	96
Pâte d'Italie	»	14	16	65	54	31
Fruits de table.......	»	25	29	85	33	40
Huile d'olive.........	»	298	122	532	265	180
Fer en barres........	»	249	55	63	—	—
Sel marin............	»	1,537	112	3,190	602	645
Savon..............	»	147	197	484	196	178
Sucre raffiné.........	»	12	34	124	45	55
Vin ordinaire en fut...	hect.	1,502	1,398	2,926	1,214	1,574
Vin ordinaire en bout.	»	45	384	35	80	30
Vin de liqueur	»	3	3	51	9	—
Bière...............	»	54	64	45	18	—
Eau-de-vie de vin......	»	42	42	20	45	24
Liqueurs............	»	12	17	30	7	3
Poterie grossière.....	q. m.	120	103	237	177	150
Fil, chanvre et lin ...	kil.	478	118	69	65	—
Toiles de lin.........	q. m.	58	4	16	4	—
Tissus de coton.......	»	25	17	40	12	4
Chapeaux feutre ou soie.	pièces	664	114	920	120	152
Peaux ouvrées, souliers.	q. m.	14	6	5	16	8
Merceries............	q. m.	2	5	3	5	2

Il est permis d'expédier en franchise de tout droit pour la Guyane française les marchandises étrangères extraites des entrepôts de la Métropole (Décision minist. du 2 février 1818).

Les subrécargues et capitaines arrivant à la Guyane française

pour y vendre leurs cargaisons, sont tenus de se munir d'une patente de première classe, dont le droit est de 300 fr.

Les marchandises françaises venant directement des ports de France et introduites par bâtimens français, paient 2 p. 0/0 de leur valeur.

Sont affranchis de tout droit à l'importation :

1° Par tout pavillon, quelle que soit l'origine des objets et des marchandises, les aninaux vivans, les métaux précieux en lingots ou monnayés, les instrumens d'agriculture introduits dans la colonie à titre d'essai, les machines mécaniques ayant pour objet de suppléer au travail de l'homme ou des animaux pour les diverses exploitations de l'industrie coloniale, la chaux vive et les objets d'histoire naturelle.

2° Et de plus, par navires français, venant directement de France, la farine et les farineux alimentaires, légumes frais et secs, le bœuf et le porc salés, la morue et le poisson salé (lesdites salaisons en baril ou demi-baril au moins), les harengs saurs, les chaudières à sucre et les outils et instrumens aratoires, notamment les pelles, pioches, haches, houes, sabres d'abattis, charrues, sarcloirs et herses.

Droit fixe de sortie en remplacement de la capitation des esclaves de culture.

100	kil.	sucre brut ou terré..			50 c.
100	»	girofle..............	F.	1	50 »
100	»	café................	»	1	50 »
100	»	coton...............	»	1	50 »
100	»	rocou (1)...........	»	1	50 »
1000	lit.	tafia................	»	1	
1000	»	mélasse.............	»	1	

La commission de la chambre des députés chargée d'examiner le dernier projet de loi de douanes, a proposé une réduction de droits en faveur des poivres et pimens de la Guyane française (1834).

(1) Le droit sur le rocou, n'était avant 1834, que de 1 fr. pour 1,000 kilogrammes.

§ VI. — SÉNÉGAL.

Commerce entre la France et le Sénégal avant la Révolution. — De 1828 à 1840. — Navigation de la France et de Marseille avec cette colonie, de 1825 à 1841. — Valeur et quantités des principaux articles transportés entre Marseille et le Sénégal de 1833 à 1841.— Régime des douanes.— Nature et mode des échanges dans cette colonie.

Le Sénégal fut exploré par les Français au milieu du XVIe siècle. Ils en firent dès lors ce qu'il est encore aujourd'hui, un entrepôt de commerce plutôt qu'un établissement agricole. Baignée par le fleuve qui lui donne son nom et sur les rives duquel les établissemens français sont situés, cette colonie telle qu'elle existe d'après les traités de 1814, s'étend depuis le cap Blanc de Barbarie jusqu'à Sierra-Leone ; mais elle ne se compose guère que de petites îles et de portions de territoire comprenant d'une part les îles Saint-Louis, Babaghè, Safal et Gueber, les Escales et la partie des côtes depuis le cap Blanc jusqu'à la baie d'Iof; d'autre part, Gorée et toute la côte depuis la baie d'Iof jusqu'au comptoir d'Albreda.

Avant la révolution, cette colonie servait principalement à la traite des noirs et au commerce de la gomme. En 1792 les produits qui en furent importés en France furent évalués 2,386.000 liv., et les exportations de France pour cette colonie à 9,918.000 livres.

Le commerce y fut long-temps exploité par une compagnie privilégiée. Les négocians ne pouvaient expédier leurs navires que pour la partie du littoral située entre le cap Vert et le cap Tagrin, et dans ces limites même il leur était interdit de traiter de la gomme; le 9 mai 1787, le maréchal de Castries écrivait à la Chambre de commerce de Marseille pour l'informer de la prorogation du privilége jusqu'en juillet 1796.

Nos expéditions pour le Sénégal ne se font que par de petits navires, à cause des bas-fonds de la rivière et de la difficulté de pouvoir passer la barre.

Les principales importations de cette colonie consistent en gommes et peaux. On y envoie de Marseille d'assez grandes quantités de guinées et de grains de verre percés : les produits de nos fabriques y trouvent un débouché favorable. Il en est de même de nos vins.

La ferronerie et la quincaillerie que cette colonie tire de nos

entrepôts, proviennent du grand-duché de Berg et nous sont apportés par des navires hollandais.

Au Sénégal comme à Cayenne, les bras pour la culture manquent.

Commerce entre la France et le Sénégal.

	Importations en France.	Exportations de France.
1828......	3,443,115 fr.	3,972,711 fr.
1829......	2,576,616 »	4,553,041 »
1830......	3,113,658 »	4,181,075 »
1831......	3,445,087 »	3,093,815 »
1832......	2,677,428 »	2,502.955 »
1833......	2,209,108 »	2,202,465 »
1834......	2,566,065 »	5,275,747 »
1835......	3,211,940 »	4,607,220 »
1836......	3,117,246 »	6,153,166 »
1837......	4,228,738 »	7,954,582 »
1838......	5,427,308 »	11,847,604 »
1839......	5,300,696 »	8,596,451 »
1840......	4,839,902 »	7,478,350 »

Navigation entre la France et le Sénégal.

Année.	ENTRÉES EN FRANCE.			SORTIES DE FRANCE.		
	Nombre des navires.	Tonnage.	Nombre des hommes.	Nombre des navires.	Tonnage.	Nombre des hommes.
1825	26	2,997	250	34	4,072	338
1826	24	2,599	218	38	4,561	385
1827	22	2,439	203	41	5,051	390
1828	34	4,027	312	39	4,680	361
1829	24	2,560	208	43	5,450	408
1830	29	3,013	251	35	3,985	333
1831	25	2,706	220	29	3,058	246
1832	26	2,762	238	34	3,896	340
1833	20	2,139	180	35	3,691	305
1840	32	3,561	296	49	5,196	441

La part de Marseille dans cette navigation a été ainsi qu'il suit :

	Navirés arrivés à Marseille.	Navires partis de Marseille.
1825......	7	10
1826......	7	12
1827......	5	10
1828......	6	9
1829......	8	10
1830......	9	9
1831......	10	10
1832......	9	13
1833......	13	19

En 1834, et de 1837 à 1840, la navigation entre le Sénégal et les ports de France a été comme suit :

PORTS.	NAVIRES CHARGÉS ENTRÉS.					NAVIRES CHARGÉS SORTIS.				
	1834	1837	1838	1839	1840	1834	1837	1838	1839	1840
Pouillac..	—	—	2	1	1	—	—	—	—	—
Bordeaux.	4	9	10	12	9	20	21	25	22	17
Paimbœuf.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6
La Rochell.	1	—	—	—	—	2	—	—	—	—
Lorient...	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—
Nantes...	10	5	4	3	4	8	6	7	3	4
Brest....	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—
St-Malo..	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Honfleur..	—	1	1	—	—	—	2	1	—	—
che bourg,caen	2	—	—	—	—	1	—	—	1	—
Rouen...	1	2	2	3	3	2	1	4	1	3
Le Havre..	6	2	2	3	3	3	2	4	6	4
Calais....	2	—	—	—	—	2	—	—	—	—
Dunkerque	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Marseille..	19	15	18	26	12	15	18	22	20	15
Toulon...	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—
Totaux.	47	34	40	48	32	54	50	64	53	49

En 1841, 15 navires jaugeant 1477 tx. montés par 135 hommes, sont venus du Sénégal à Marseille. — 18 navires de 1808 tx. montés par 159 hommes, sont partis de notre port pour cette colonie.

En 1833 et 1840, les principaux articles importés du Sénégal en France ont été les suivans :

		1833.	1840.
Peaux sèches, grandes, q. m.	....	4,066	3,327
Cire non ouvrée.......	» ...	1,048	466
Dents d'éléphant......	» ...	46	69
Gommes..	» ...	7,181	24,828

En 1833, la valeur des importations du Sénégal à Marseille a été de 1,502,732 francs. Celle des exportations de Marseille pour cette colonie s'est élevée à 1,701,109 francs. En 1839, les importations se sont élevées à 2,731,039 fr., les exportations à 2,212,119 fr.

On voit par la comparaison de ces chiffres avec ceux qui s'appliquent à toute la France, que Marseille, à elle seule, entretenait en 1833 avec le Sénégal des relations plus importantes que tout le reste du royaume. Depuis, Bordeaux a pris le premier rang.

Principaux articles importés du Sénégal à Marseille,

		1833.	1834.	1839.	1840.	1841.
Peaux sèches grandes..	q. m.	3,899	5,797	3,620	2,639	2,656
Cire brune...........	»	875	822	577	319	821
Café...............	»	—	—	58	9	4
Dents d'éléphant.....	»	30	61	41	52	43
Bois de cailcédra, etc.	»	710	2,275	—	849	348
Gommes (1).........	»	2,399	1,864	12,096	8,589	7,775
Cuivre.............	»	82	25	36	42	40
Or brut..............	kil.	8	11	28	35	51
Or monnayé.........	»	4	15	—	—	8
Argent brut et monnayé	»	57	197	482	5	624

Principaux articles exportés de Marseille pour le Sénégal

		1833.	1834.	1839.	1840.	1841.
Farine de froment......	q.m.	521	8	438	2	80
Fruits secs et tapés......	»	62	24	13	25	18
» confits au vinaigre.	»	10	29	15	37	23
Amandes, noix, noisettes	»	18	10	17	20	19
Sucre brut.............	»	159	211	388	163	173
Sucre terré...........	»	62	—	—	12	48

(1) Il en a été importé en 1835, 6,010 quintaux métriques. — En 1836, 5,052 quintaux métriques. — en 1837, 9,616 quintaux métriques. — En 1838, 12,125 quintaux métriques.

	1833.	1834.	1839.	1840:	1841.
Sirops, bonbons, confitur. q. m.	37	70	108	97	46
Mélasse.............. »	244	9	916	595	536
Huile d'olive........... »	70	74	168	154	211
Huile de graines grasses. »	35	24	27	13	14
Bois scié, planches.... mètres	25,071	20,962	15,448	12,359	—
Fer en barres.......... q.m.	1,152	315	—	34	—
Plomb ouvré, grenailles. »	201	46	80	156	122
Parfumeries .... »	16	12	25	42	20
Savon .... »	230	200	241	291	410
Chandelles............. »	70	101	158	122	246
Tabac fabriqué......... »	6	5	1	7	5
Sucre raffiné........... »	158	113	413	352	504
Vin ordinaire en fut...... hect.	2,953	4,218	3,202	3,363	4,180
Vin ordinaire en bout... »	63	79	78	75	55
Vin de liqueur en fut.... »	24	16	3	—	12
Vin de liqueur en bout... »	17	19	12	20	3
Bière .... »	91	132	178	147	42
Eau-de-vie de vin....... »	1,693	898	659	1,669	1,613
Liqueur .... »	114	141	178	180	73
Poterie grossière.....•. q. m.	175	24	94	76	141
Miroirs petits.......... »	12	57	35	21	4
Grains de verre p. colliers »	772	1,548	16	2,594	1
Grains de verre p. broder. »	46	6	11	34	11
Fil de coton............ »	19	18	29	46	18
Toiles de lin écrues .... »	65	42	154	147	141
Toiles cirées........... kil.	111	—	90	—	210
Draps de laine......... »	1,032	907	2,039	2,871	996
Tissus de coton.........q. m.	145	274	167	162	117
Guinées (1).............pièces.	1,520	7,459	11,171	25,473	17,050
Chapeaux feutre ou soie... »	436	443	451	288	200
Papier................ q. m.	203	21	135	120	9
Peaux ouvrées, souliers, etc. »	27	10	18	25	30
Chapeaux de paille...... pièces	661	717	900	450	500
Ouvrages en fer, quincail. q. m.	64	149	82	110	93
» en laiton ou cuivre. »	6	2	27	20	2
Corail taillé non monté.. kil.	188	195	918	503	673
Armes de guerre blanches q. m.	8	3	31	3	—
Armes à feu de guerre et de chasse.......... »	70	26	111	96	37
Armes de traite à feu et blanches............ »	90	91	36	63	6
Coutellerie............ »	30	12	25	37	9
Mercerie............... »	31	62	45	60	35

(1) Il en a été exporté, en 1835, 23,203 pièces. — En 1836, 16,429. — En 1837, 21,258. — En 1838, 36,708.

Les marchandises françaises non prohibées au Sénégal et qui y sont expédiées, sont exemptes de droits de sortie en France.

En outre, le commerce a la faculté d'extraire des entrepôts réels, sous le seul paiement du droit de réexportation, un grand nombre d'objets, entr'autres les suivans : couteaux de traite, — rassades et autres verroteries, — grosse quincaillerie (1), — toiles dites *guinées*, lorsque ces toiles ont été importées directement en France par navires français, — fer de Suède, — bonnets de laine, — grelots, — petits miroirs d'Allemagne, — fusils et sabres de traite, — denrées coloniales provenant du crû des Antilles Françaises, de Cayenne et de Bourbon, etc.

Les expéditions pour le Sénégal ne peuvent avoir lieu que dans les ports qui ont un entrepôt réel.

Plusieurs produits du Sénégal sont admissibles en France avec une modération de droit, savoir : bois d'ébénisterie, — grandes peaux brutes sèches, — cire brune non clarifiée, — dents d'éléphant, — gomme pure, — salsepareille, — feuilles et follicules de séné, — coton sans distinction d'espèce.

Depuis que les tentatives de culture faites au Sénégal ont été abandonnées, ces trois derniers produits n'entrent plus pour rien dans les chargemens de retour.

Les produits précités doivent sous peine d'être considérés comme étrangers, arriver en droiture dans les ports d'entrepôt fictif sans faire escale à l'étranger, sauf le cas de force majeure dûment justifié.

La plupart des dispositions qui régissent le commerce du Sénégal sont applicables à l'île de Gorée.

Cependant l'exclusion absolue du pavillon étranger établie au Sénégal en faveur de notre navigation, n'est point en vigueur à Gorée.

Les productions naturelles étrangères à l'Europe sont reçues en entrepôt dans cette île, et peuvent y être apportées par les navires de tout pavillon, en payant les droits du tarif annexé à la décision royale du 7 janvier 1822.

Les bâtimens français peuvent importer directement, de l'étranger à Gorée, comme dans les autres établissemens français de la côte occidentale d'Afrique, les fers et aciers non ouvrés et les poudres à tirer de toute espèce, en exemption de droit.

(1) La grosse quincaillerie comprend les fléaux de balance, les limes communes, les étrilles, les étaux grossiers et les enclumes.

Les conventions conclues entre la France et les Etats-Unis garantissent le traitement national aux navires français qui vont de nos colonies dans les ports de l'Union. Malheureusement dans l'énumération de ces colonies, Gorée a été oubliée, et le gouvernement fédéral se prévaut de cet oubli pour refuser d'admettre au traitement national les navires qui viennent de cette île. Il est donc urgent de réparer cette omission, qui nuit beaucoup au commerce de Gorée.

La guerre engagée avec les maures Trazas, nuit à la prospérité de notre colonie. Le commerce avec les habitans de l'intérieur est devenu presque impossible aux Français ; et les Anglais s'en sont emparés. Il est à désirer que cet état de choses cesse promptement (1835).

L'intérêt de la France est de s'assurer le monopole du commerce avec les nombreuses peuplades qui campent sur les deux rives du Sénégal, et de leur fournir seule tous les objets dont elles ont besoin (1). Sur la droite du fleuve, nous vendons aux Maures des tissus et des armes, et nous recevons en échange la gomme, produit de leurs forêts, et l'or qu'ils apportent de l'intérieur ; sur la gauche, nous vendons de l'ambre, du corail, des verroteries, du fer et des eaux-de-vie aux nègres, qui nous donnent en échange non-seulement la cire, l'ivoire et les peaux que nous exportons, mais encore les céréales qu'ils cultivent, les bois de construction et de chauffage, le bétail et les fourrages qui sont indispensables à l'approvisionnement de la colonie. Ces échanges se font de temps immémorial, à des époques fixes et à des lieux désignés, qu'on appelle escales. Il en existe trois dans le bas du fleuve, celles des Darmankourts, des Trasas et des Braknas. Lorsque les communications sont rompues avec ces escales, par le fait des hostilités

(1) L'Angleterre nous a souvent disputé ce commerce, et elle a employé toute sorte de moyens pour l'attirer à Portendick. Il a fallu même saisir ou repousser des navires anglais qui prétendaient commercer dans la baie de Portendick, mise par nous en état de blocus. Des difficultés se sont élevées et ne sont pas encore aplanies.

Le droit de la France est évident. Portendick lui appartient d'après l'art. 9 du traité de 1783. Il est vrai que les Anglais se sont réservé la faculté dans l'art. 11 d'y faire le commerce, en s'engageant, toutefois, à n'y avoir aucun *établissement permanent*. (Ils traitent sous voile), mais on ne peut se prévaloir sérieusement de cet article pour dénier aux Français le droit de bloquer Portendick, où se réunissaient les Maures Trazas lorsqu'ils étaient en guerre avec nous.

ou de l'éloignement des indigènes, il n'y a plus de traite possible, et un commerce de plusieurs millions se trouve ainsi anéanti.

Il importe donc de terminer la guerre commencée. Pour cela il faudrait envoyer 800 hommes de troupes à Saint-Louis, à Gorée et à différens postes du fleuve : la crainte que ce déploiement de force inspirerait aux Africains, amènerait promptement la conclusion d'une paix avantageuse et durable.

Le gouvernement a reconnu cette nécessité ; M. le ministre de la marine, dans la discussion de la loi votée le 23 avril 1835, par la chambre des députés, a dit : « Dans notre colonie du Sénégal il » ne s'agit pas seulement de la tranquillité publique, de la protec- » tion d'un commerce important, mais, ce qui est beaucoup plus » grave, il s'agit de la mettre à l'abri des insultes et des attaques » d'une tribu hostile, auxquelles il faut enfin mettre un terme. » Toutes les mesures sont prises pour l'atteindre. »

Le commerce recueillit avec satisfaction cette assurance positive de la bouche d'un homme d'un caractère aussi ferme et aussi élevé que M. l'amiral Duperré.

En effet, la paix ne tarda pas à être rétablie. Les échanges reprirent une grande activité. La base de ces échanges est d'un côté la gomme, de l'autre les toiles bleues de l'Inde dites *guinées*. L'exportation de ces tissus de France au Sénégal a été en 1836 de 119,593 pièces ; en 1837, de 110,265 ; en 1838, de 239,943 ; en 1839, de 138,090 ; en 1840, de 109,614.

Les échanges avec les maures s'opèrent par l'intermédiaire de *traitans* indigènes établis à Saint-Louis. Ils achètent des négocians de cette ville les tissus et autres marchandises destinées à la traite et remontent la rivière avec leurs embarcations vers les escales où se réunissent les Maures. On a vu par les chiffres cidessus quelle extension avait pris ce commerce en 1837, 1838 et 1839. L'appât des bénéfices réalisés a fait diriger sur cette colonie une trop grande quantité de guinées; on les a livrées à perte. La pièce de guinée qui se vendait 20 à 25 kilog. de gomme est tombée à 9 kilog. Les traitans se sont fait une concurrence ruineuse. Ils ont fini par ne pouvoir payer leurs créanciers de Saint-Louis. Ceux-ci ont fait appel à l'autorité pour qu'elle réparât le mal dont ils souffraient. Ils ont demandé le monopole pour eux et pour leurs débiteurs. Une association a été constituée par arrêté du gouverneur du mois de février 1842 : cet arrêté confisque, en quelque sorte, le commerce du Sénégal pour en faire la propriété à

peu près exclusive des possesseurs de créances de la colonie ; sans doute c'est là un intérêt sérieux et respectable, mais il ne doit point l'emporter sur l'intérêt général et sur les droits du commerce métropolitain. Les Chambres de commerce de plusieurs villes et notamment de Marseille ont réclamé contre cet arrêté. Il est, en effet, contraire à tous les principes. Sans doute, la concurrence, à côté d'immenses avantages, présente de fâcheux inconvéniens ; mais la crainte de ces inconvéniens ne doit point jeter dans le monopole, pas plus que les abus de la liberté ne doivent faire invoquer le despotisme. La libre concurrence a doublé et triplé l'importance de nos transactions avec le Sénégal, animé notre navigation, encouragé la production des guinées dans les possessions françaises de l'Inde, accru les débouchés des produits de la France et de ses entrepôts, procuré à tous, pendant quelques années, de brillans bénéfices, excité les Maures au commerce avec la France. Le monopole en fesant payer à ceux-ci les guinées plus cher, les repousserait vers Portendick, où les Anglais les appellent (1), ruinerait les fabriques de Pondichéry en diminuant de moitié la quantité de guinées vendues, élèverait le prix de la gomme en France, et, chose grave ! interdirait en quelque sorte le commerce du Sénégal aux négocians de la métropole auxquels l'arrêté ne fait qu'une part dérisoire.

§ VII. — RÉSUMÉ DU COMMERCE DES COLONIES.

Commerce et navigation de Marseille avec les colonies d'Amérique, en 1755. — En 1775. — De 1783 à 1792. — Sous l'Empire. — De 1820 à 1840. — Nécessité de mettre un terme à leur détresse. — Moyens.

Les documens les plus anciens que j'aie pu trouver dans les archives de l'Hôtel-de-Ville sur le commerce de Marseille avec les colonies remontent à l'année 1755.

Voici un état des importations et des exportations effectuées pendant cette année, par les navires employés au commerce entre Marseille et les colonies d'Amérique. Saint-Domingue est compris dans ces tableaux. Le Sénégal et l'île Bourbon ne le sont pas.

(1) Il a été reconnu par les défenseurs du monopole que si le prix de vente des guinées s'élevait au-dessus de 30 kilogrammes de gomme, ce commerce passerait aux Anglais.

Etat des marchandises chargées à Marseille pendant l'année 1755, sur les navires expédiés pour les îles françaises de l'Amérique, suivant les manifestes remis par les capitaines avant leur départ, et les acquits à caution délivrés au bureau du domaine d'occident.

Vin	29,700	millér.
Eau-de-vie	360,000	livres.
Huile	465,000	»
Fromages	240,000	»
Amandes	210,000	»
Toiles	87,000	»
Soieries	54,000	»
Merceries	80,000	»
Bijouteries	600	»
Quincailleries	60,000	»
Raisins secs	40,000	»
Légumes	210,000	»
Farine	400,000	»
Chandelles	400,000	»
Savon	800,000	»
Plomb ouvré	14,000	»
Plomb en grenaille	71,000	»
Faïence	105,000	»
Chairs salées	360,000	»
Ouvragess de mode	4,000	»
Poissons salés	240,000	»
Cercles	7,000	paquets.
Bougies	60,000	»
Chapeaux	3,600	douzaines.
Papier	7,000	rames.
Confitures	14,000	livres.
Fruits à l'eau-de-vie	30,000	»
Capres, anchoix, olives	120,000	»
Cuivre ouvré	13,000	»
Souliers	12,000	paires.
Liqueurs	280,000	livres.
Briques	1,400	milliers.
Pierres de taille	1,200,900	»
Livres	95,000	»
Provisions	180,000	»

Etat des marchandises venues à Marseille pendant la même année sur les navires expédiés des îles françaises de l'Amérique, suivant les manifestes remis par les capitaines et la vérification faite au bureau du domaine d'Occident.

Bois de Campêche......	437,005	livres.
» de Gayac.........	54,720	»
» de Brésil..........	33,985	»
» d'acajou...........	14,000	»
» de Sainte-Marthe....	83,160	»
Cacao...............	734,324	»
Café.................	2,482,978	»
Canéfice...............	163,211	»
Caret ou écaille.........	335	»
Confitures	4,314	»
Contra-hierva..........	400	»
Cuirs en poil..........	173,236	pièces.
Cuirs tannés..........	92,247	»
Cuivre vieux............	9,517	livres.
Gingembre.............	182,648	»
Gomme...............	978	»
Jalap...............	2,630	»
Indigo	189,225	»
Garbeau d'indigo........	9,450	»
Liqueurs...............	650	bouteilles.
Rocou.................	121,368	livres.
Salsepareille............	137	»
Simarouba.............	410	»
Sucre terré.............	20,613,235	»
» brut	2,436,171	»
» de tête..........	2,354,850	»
Tabac................	135,550	»
Vanille...............	18	».

Outre ces denrées coloniales, Marseille en recevait aussi des entrepôts d'Europe.

Voici, par exemple, les quantités de cacao importées de l'étranger dans son port pendant la même année :

De la Hollande.........	180,918 livres
De l'Italie............	46,557 »
De l'Espagne...........	6,324 »
	233,799 livres.
Ce qui joint aux..................	734,324 livres
importées des colonies orme un total de	968,123 livres

Cette quantité fut répartie pour les besoins du commerce ainsi qu'il suit :

Expédié en Italie.............	194,670 livres.
» en Espagne..........	424,604 »
» en Levant...........	174.092 »
» en Hollande.........	104 »
» en Angleterre........	340 »
» dans le Nord.........	604 »
Entré dans le royaume, passé en transit ou consommé à Marseille...	173,709 »
	968,123 livres.

En 1775, sur 562 navires expédiés de nos colonies d'Amérique en France, Marseille en reçut 71, Bordeaux 220, Nantes 112, le Havre 96. Ils importèrent pour 126,378,000 francs (1) de productions, dont Marseille reçut 14,500,000 francs (2). Une valeur de 73,426,000 francs fut réexportée ; la France ne consomma donc que pour 53 millions de denrées coloniales.

De 1786 à 1788, les expéditions de France pour les Colonies employaient environ 600 navires. La valeur de ces expéditions était, année moyenne, de 98,000,000 fr., dont 52,000,000 en objets fabriqués, 20,000,000 en comestibles, 10,000,000 en vin et eaux-de-vie, 8,000,000 en bois merrain, feuillard, métaux, etc., 8,000,000 en objets de moindre importance.

Les retours étaient de 190,000,000 fr., savoir : 138,000,000 en sucre et café, 26,500,000 en coton, 12,000,000 en indigo et rocou, 10,100,000 en cacao, gingembre, etc., 3,400,000 en objets de moindre importance ; sur ces 190 millions importés 140 étaient destinés à la réexportation.

(1) Saint-Domingue y est compris pour 61,859,381 fr.

(2) Saint-Domingue y figure pour 7,275,824 fr.

L'importance de ces retours relativement à la valeur des expéditions, donne une haute idée des bénéfices que l'on réalisait sur celles-ci.

De 1783 à 1792, la valeur moyenne des exportations de Marseille pour les colonies fut 16,400,000 fr.; celles des retours, de 20,600,000 fr.

Le nombre des navires venus des Colonies à Marseille fut, en 1792, de 92; celui des navires sortis pour cette destination, de 88, jaugeant 35,200 tonnaux.

Le *bulletin des douanes* évalue à 350 millions les importations des colonies en France pendant l'année 1792. J'ai déjà fait connaître, tome 11, page 505, les motifs qui doivent faire considérer ces évaluations comme exagérées. Sur cette somme il y eut une réexportation à l'étranger de 293,084,000 fr., composée des articles suivans : cacao, 609,466 livres marc. — Café, 58,803,275. — Coton, 2,054,700. — Gingembre, 9,772. — Indigo, 724,182. — Rocou, 191,574. — Sirop Mélasse, 6,049,003. — Sucre brut, 30,058,156. — Sucre blanc et terré, 36,918,135. — Sucre raffiné, 1,631,003. — Sucre tête, 1,465,030.

Pendant les guerres de l'empire, les denrées coloniales devinrent d'une rareté et d'une cherté extrêmes. On en jugera par l'état suivant :

Ventes en denrées coloniales faites à Marseille du 17 *au* 24 *novembre* 1810.

1	caisse	sucre Havane blanc......	305	fr. le quintal, Table (1)
10	qx	» raffiné de Bordeaux.	425	»
15	qx.	» de Marseille.......	435	»
12	qx.	café Saint-Domingue ord..	350	»
6	qx.	» Guadeloupe........	380	»
4	couffes	» Bourbon...........	390	»

Le prix des cacaos était coté de 450 à 475 fr. le quintal. Celui des poivres de 375 à 390.

L'approvisionnement de notre marché, à cette époque, consistait en 2,340 qx. (table) sucre terré ou raffiné à la consommation; en 560 qx. sucre brut à l'entrepôt; 2,300 qx. café à l'entrepôt et à la consommation; 1,360 qx. poivre; 700 qx. cacao.

Cet approvisionnement déjà si faible diminua dans les années suivantes : En 1813 les prix furent constatés ainsi qu'il suit par les courtiers impériaux :

(1) De 40 kilog. 8 hect.

Sucre brut	540	à	578	fr. les 100 kil.
» Havane blanc	880	à	1000	» »
» » blond et roux	680	à	725	» »
» Brésil blanc	750	à	800	» »
Café diverses qualités	950	à	980	» »
Poivre	900	à	930	» »
Cacao	1000	à	1050	» »

Depuis 1825, la valeur des importations et des exportations entre la France et ses Colonies est ainsi qu'il suit :

	Importations en France.	Exportations de France.
1825	45,603,735 fr.	48,403,080 fr.
1826	61 072,326 »	62,954,413 »
1827	61,791,339 »	56,551,480 »
1828	62,612,322 »	53,396,806 »
1829	65,423,506 »	66,523,881 »
1830	62,497,514 »	41,278,784 »
1831	67,710,337 »	33,363,898 »
1832	60,267,004 »	54,282,063 »
1833	58,250,322 »	38,365,231 »
1839	74,013,165 »	54,623,273 »

	Importations à Marseille	Exportations de Marseille.
1826	10,793,751 fr.	10,331,914 fr.
1827	11,109,275 »	10,532,098 »
1828	10,830,497 »	11,677,569 »
1829	12,033,073 »	11,709,862 »
1830	11,855,022 »	8,406,789 »
1833	14,511,916 »	10,407,525 »
1839 (1)	23,447,795 »	11,475,065 »

Si, sur les importations et les exportations des années qui précédèrent la révolution de 1789, on déduit à peu près la moitié

(1) Voici la part de chaque colonie dans les chiffres de 1839 :

	Importations. à Marseille.	Exportations. de Marseille.
Martinique	6,902,051	4,151,652
Guadeloupe	8,438,579	2,506,887
Bourbon	4,848,185	2,001,576
Cayenne	527,941	602,831
Sénégal	2,731,039	2,212,119

pour St.-Domingue, la Dominique, la Désirade, la Marguerite, la Trinité, St.-Vincent, Tabago, Sainte-Lucie, etc., que nous possédions et que nous ne possédons plus, on aura encore pour cette époque des chiffres plus élevés que les chiffres actuels.

Mais il convient de remarquer que le prix du sucre et de la plupart des denrées coloniales étant plus élevé alors qu'aujourd'hui, la valeur des importations et des exportations se trouvait plus considérable, sans que le commerce fût plus actif.

En effet, si, au lieu de comparer les valeurs, on compare les quantités, l'avantage reste à l'époque actuelle. En voici la preuve pour l'article principal : les chiffres suivans montrent combien la production du sucre s'est accrue dans les colonies qui nous restent, puisqu'elle égale celle de toutes les possessions réunies de l'ancienne France.

Quantités de sucres importés des Colonies françaises.

	en France.	à Marseille.
1775..........	83,226,917 kil. (1)	9,792,496 kil. (2)
1826..........	73,266,291 »	10,928,794 »
1827..........	65,828,406 »	10,358,738 »
1828..........	78,474,978 »	11,125,571 »
1829..........	80,996,914 »	13,563,954 »
1830..........	78,675,558 »	12,151,559 »
1831..........	87,862,404 »	15,304,568 »
1832..........	77,307,799 »	22,523,759 »
1833..........	75,597,243 »	17,586,285 »
1839..........	87,674,893 »	26,412,616 »
1840..........	75,543,698 »	17,317,549 »

L'Angleterre reçoit annuellement de ses colonies 240,000,000 kil. de sucre.

J'ai dit qu'avant 1789 le nombre des navires expédiés pour les Colonies s'élevait, chaque année, à environ 600, dont le sixième appartenait au port de Marseille.

Voici les chiffres actuels, si l'on déduit de ceux qui précèdent les navires expédiés à Saint-Domingue ; on en conclura que la navigation entre la France et ses Colonies est plus active aujourd'hui qu'autrefois, surtout à Marseille :

(1) Dont 61,583,685 kil. de Saint-Domingue.

(2) Dont 5,020,314 kil. de Saint-Domingue.

Navires chargés arrivés des Colonies françaises.

ANNÉES.	ENTRÉES EN FRANCE.			ENTRÉES A MARSEILLE.		
	Nombre des navires.	Tonnage.	Nombre des hommes.	Nombre des navires.	Tonnage.	Nombre des hommes.
1825...	368	86,204	5,041	75	16,967	944
1826...	443	108,468	6,222	84	19,574	1,089
1827...	427	103,928	5,914	91	20,922	1,185
1828...	437	108,750	6,130	78	18,691	1,012
1829...	442	109,512	6,114	86	20,698	1,117
1830...	421	104,264	5,854	90	21,442	1,180
1831...	440	107,886	6,035	86	20,698	1,149
1832...	434	106,965	6,043	129	31,740	1,840
1833...	386	96,048	5,224	99	24,691	1,325
1839...	440	95,674	5,660	158	33,047	1,923
1840...	358	79,345	4,661	92	17,384	1,174
1841...	—	—	—	121	25,463	1,472

Navires chargés expédiés pour les Colonies françaises.

ANNÉES.	SORTIES DE FRANCE.			SORTIES DE MARSEILLE.		
	Nombre des navires.	Tonnage.	Nombre des hommes.	Nombre des Navires.	Tonnage.	Nombre des hommes.
1825...	439	107,047	6,413	85	19,734	1,166
1826...	542	127,026	7,668	98	22,018	1,281
1827...	490	119,438	7,014	92	21,860	1,228
1828...	518	127,157	7,446	90	21,451	1,195
1829...	514	128,836	7,326	87	21,196	1,175
1830...	413	102,283	6,029	64	16,337	832
1831...	460	111,760	6,326	87	20,994	1,173
1832...	447	110,629	6,116	117	29,900	1,632
1833...	339	85,547	4,711	99	23,755	1,366
1839...	427	95,064	5,625	102	21,617	1,270
1840...	424	92,496	5,545	103	20,690	1,319
1841...	—	—	—	123	21,287	1,502

Le commerce de l'Angleterre, avec ses colonies de l'Amérique du Nord et des Indes Occidentales seulement, a donné lieu, en

1831, à l'entrée des 2,662 navires, jaugeant 729,315 tonneaux, montés par 35,967 hommes, et à la sortie de 2,711 navires, jaugeant 722,389 tx., montés par 37,365 hommes.

Dans le tableau général du commerce de la France, celui des colonies ne figure pour l'importance des transactions qu'en cinquième ligne après les Etats-Unis, l'Angleterre, la Belgique et l'Espagne; dans le tableau du commerce de Marseille, également en cinquième ligne, après la Turquie, les Etats de Sardaigne, les Deux-Siciles et l'Espagne (1835).

Le commerce des colonies tend à décroître. Les débouchés qu'elles nous offrent deviennent chaque jour moins importans (1). La principale des denrées coloniales, à laquelle on avait voulu par des lois restrictives assurer le marché national, rencontre sur ce marché la concurrence du sucre de betterave, dont le bas prix force les colons de vendre leurs produits à des prix désastreux. Ils sont donc menacés d'une ruine certaine au grand détriment de la métropole, si le gouvernement et les chambres ne viennent à leur secours. Pour cela il n'est qu'un moyen, c'est la réduction du droit d'entrée sur les sucres coloniaux. Cette réduction est réclamée non-seulement dans l'intérêt des colonies, mais encore dans celui de la France entière.

Ce qui précède a été écrit en 1835. Depuis, le mal a fait de déplorables progrès. Le gouvernement et les chambres n'ont pas su ou n'ont pas voulu calmer d'intolérables souffrances. M. Duchatel avait proposé une réduction sensible du droit d'entrée sur les sucres. Cette mesure aurait eu le grand avantage d'augmenter la cosommation. Elle ne fut point adoptée. En traitant spécialement la question des sucres, dans le livre suivant, je rendrai compte des diverses mesures proposées ou tentées pour atténuer la misère des Colons portée aujourd'hui à son comble. Je me bornerai à dire ici que tant que nous n'aurons pas ouvert de nouvelles voies à notre marine, de nouveaux débouchés à notre in-

(1) Les colonies ne consomment pas exclusivement des produits français : l'importation des produits étrangers à la Martinique et à la Guadeloupe est, relativement à celle des produits français dans la proportion de 13 à 100, et pour toutes nos colonies de 17 à 100. Ils consistent principalement en bestiaux, bois, fourrages, légumes, maïs, instrumens les plus nécessaires aux cultures locales, objets de rechange pour les marins, mouchoirs de l'Inde, connus sous le nom de *Madras* et *Madapolam*, et chapeaux de paille dits de Panama; ces derniers articles introduits en fraude.

dustrie, le salut de nos colonies importera grandement aux plus précieux intérêts de la France. Il faut donc les sauver d'une ruine imminente, non seulement pour elles, mais pour la Métropole, à laquelle elles doivent des sommes énormes (1), pour notre navigation qu'elles alimentent, pour nos fabriques et notre agriculture dont elles consomment les produits.

Outre les mesures que le gouvernement est appelé à prendre, il en est d'autres que les colonies elles-mêmes doivent appliquer. Il faut qu'elles améliorent leurs procédés de culture (2) et de fabrication ; elles n'obtiennent de la canne que le tiers du sucre qu'elle renferme (3).

La Martinique ne cultive que 38,000 hectares sur 98,000 dont se compose la superficie entière de l'île. La Guadeloupe sur 138,000 hectares n'en a que 48,000 en culture.

De tous les moyens de salut pour nos colonies aucun ne me paraît plus efficace que celui dont j'ai parlé au paragraphe sur Bourbon, savoir : la division du travail agricole et industriel, l'érection de manufactures destinées à travailler en masse les cannes achetées en détail aux planteurs (4).

Il s'agit de régénérer les colonies non-seulement sous le rapport industriel, mais aussi sous le rapport social. L'abolition de l'esclavage est une mesure que réclament la morale et l'intérêt bien entendu des colons. La division du travail faciliterait cette émancipation. Le jour où le nègre pourra cultiver la canne en petite culture et la vendre au marché, une grande partie des dangers

(1) Dans un rapport à la Chambre des Pairs (1842), M. Rossi a évalué à 60 millions la dette hypothécaire de la Martinique, et à 70 millions celle de la Guadeloupe. Ces colonies sont dévorées par l'usure. Le taux de l'intérêt y est au minimum de 16 et souvent au dessus de 30 pour cent.

(2) M. Lavollée, inspecteur des finances, pense que la terre aux Antilles pourrait produire 7 à 8,000 kil. de sucre par hectare : elle ne rend pas moyennement plus de 3 à 4,000 kil.

(3) La canne devrait rendre 18 à 20 pour cent ; les Colons n'en retirent que 5. La betterave contient seulement 9 pour cent de sucre. M. de Dombasle est parvenu à les extraire entièrement.

(4) L'imperfection du travail colonial a aussi suggéré l'idée de faire venir les cannes des colonies pour les soumettre aux procédés plus avancés de la fabrication métropolitaine. Des cannes desséchées au moyen d'un courant d'air chaud, et réduites en ballots compactes, ont été expédiées en France, et y sont parvenues pures de toute altération.

dont l'émancipation menace la production du sucre seraient écartés.

Il faut, dit M. Ad. Guéroult, par de sages, mais profondes innovations, faire pénétrer aux colonies quelques-unes de ces innombrables facilités que les industries européennes doivent au milieu social dans lequel elles sont placées, telles que le crédit, les sciences chimiques, mécaniques, etc. Il est certain, par exemple, que l'établissement aux colonies d'une banque destinée à faciliter la liquidation de la propriété et à procurer aux colons des capitaux à un intérêt moins usuraire, contribuerait puissamment à la prospérité de nos établissemens d'outre-mer. Il y aurait lieu également d'examiner pourquoi la France, suivant sur ce point les traces de l'Angleterre et de la Hollande, n'essayerait pas de vivifier son commerce maritime, ses spéculations coloniales, par la création de quelque grande institution financière.

CHAPITRE II.

ALGÉRIE.

Importance de cette possession pour la France. — Colonisation dans la Mitidja et aux environs de Bone. — Commerce et navigation entre la France et l'Algérie, de 1826 à 1840. — Mouvement des navires.— Principales marchandises transportées entre Marseille et l'Algérie. — Progrès.

Le moyen le plus puissant d'accroître la prospérité de Marseille et du midi de la France, est la colonisation de l'Algérie. L'Algérie assure à notre marine marchande, dans l'avenir, une source inépuisable de transactions actives et importantes.

Dès les premiers jours de la conquête, la France comprit tous les avantages de cette possession. L'opinion publique n'a cessé de se prononcer énergiquement contre toute pensée d'abandon. Et le discours du trône de décembre 1841, a déclaré, aux applaudissemens du pays, que cette terre était désormais et pour toujours française. « Notre persévérance, a ajouté le roi, achèvera l'œuvre « du courage de notre armée, et la France portera dans l'Algérie « sa civilisation à la suite de sa gloire. »

(1) De la question coloniale en 1842.

On n'a point à craindre à Alger les causes qui ont amené la chûte de nos anciens établissemens dans l'Inde. L'éloignement de la mère patrie, l'absence de direction les ont précités. Alger, au contraire, est sous les yeux de la France. Il peut être aussi facilement administré que la Corse. En cinq jours, grâce au télégraphe et à la navigation à la vapeur, on peut recevoir une réponse de Paris.

La possession du nord de l'Afrique est, comme l'a dit, M. L. Reybaud, dans un article inséré dans la *Revue du Siècle*, une de ces fortunes qui arrivent à point nommé aux peuples.

En temps de guerre, ce littoral de 250 lieues devant Toulon, donnerait à notre marine une puissance formidable.

Et pendant que la paix règne sur le monde, il est bon que les soldats de la France apprennent le rude métier des armes sur cette terre où les regards de nos rivaux sont constamment fixés et où des actions d'une bravoure éclatante font apprécier les vertus guerrières de notre armée.

L'Algérie, comme déversoir social, n'offre pas moins d'utilité : qu'on laisse s'écouler vers la régence les flots inquiets d'une population surabondante ! les passions ardentes qui troublent la société y trouveront un aliment à leur impatiente activivité. Il y a là un vaste champ ouvert à toutes les imaginations.

Il faut donc coloniser cette riche contrée après l'avoir pacifiée. La colonisation est le seul moyen de la mettre en état de se suffire à elle-même. Les élémens de succès ne manquent pas.

La plaine de la Mitidja offre les germes d'une admirable colonisation.

La couche de terre végétale a plusieurs pieds d'épaisseur. Le sol, quoique couvert sur plusieurs points de hautes bruyères, n'est pas difficile à travailler. On peut faire deux récoltes par an sur tous les points arrosables, et les cours d'eau ne manquent pas.

Il n'y a dans cette belle plaine qu'un petit nombre d'habitations, mais il serait facile d'en construire en *Pisay*. Ces habitations coûteraient très peu. La nature argileuse de toutes ces terres les rend très propres à ce genre de construction qui offre en outre l'avantage de procurer, à l'intérieur des appartemens, beaucoup de fraîcheur à cause de l'épaisseur qu'on peut donner aux murs.

Le massif sur lequel est situé Alger, s'étend à l'Est jusqu'à la rivière de l'*Arach*; à l'Ouest jusqu'à celle de *Mazafran* et vient se perdre au midi de la plaine de la *Mitidja*.

L'espace compris entre l'*Arach* et le *Mazafran* est la partie la mieux connue ; c'est dans ces deux rivières que vont se jeter les ruisseaux et les autres petits cours d'eau qui arrosent cette partie de la plaine. C'est aussi par là que devront s'écouler les eaux de quelques marais qui rendent leurs environs malsains. Un canal d'irrigation entre ces deux rivières serait d'une grande utilité. La plaine de la *Mitidja* pourrait dès-lors être entièrement cultivée et habitée. Ces travaux de dessèchement ont été commencés avec un plein succès. La partie de la *Mitidja* que confine le massif est déjà complètement assainie ; bientôt tout le terrain qui s'étend depuis la Ferme-Modèle jusqu'à la Maison-Carrée le sera complètement. Les travaux à exécuter sont bien moins considérables qu'on ne l'avait pensé d'abord. Comme le terrain depuis l'Atlas jusqu'à la mer offre une pente continue et assez rapide, les plus légères saignées suffisent pour évacuer de grandes masses d'eau et étancher de grandes étendues de terrain.

Il y a de la place dans la Mitidja pour 16 villages construits sur deux lignes, à deux lieues de distance l'un de l'autre ; chacun renfermerait 1,500 colons ; ce qui ferait en tout une population de 24,000 européens.

Le territoire de Bone est non moins propre à une colonisation fructueuse : il est d'une fertilité égale, sinon supérieure à celui de la Mitidja; il est facile à assainir et est arrosé par deux belles rivières ; le voisinage de Tunis ajoute à son importance.

Un habile agronome suisse, après avoir parcouru l'Algérie pour y choisir l'emplacement d'une colonie helvétique, a fixé son choix sur le district de Bone dans la direction de Philippeville. Il est à désirer que le gouvernement aquiesce à ses propositions.

Un système de colonisation appliqué avec persévérance aurait bientôt couvert l'Algérie d'une population de 200,000 individus qui, en état de se défendre contre les Arabes, permettraient à la mère patrie de réduire les charges de l'occupation et d'en retirer d'immense avantages.

Le général Bugeaud s'est dévoué avec ardeur à cette œuvre glorieuse et utile. Le gouvernement le seconde avec énergie ; les chambres accordent tous les crédits demandés. En 1841 on a commencé un fossé continu, défendu par des blokaus assez rapprochés pour le rendre infranchissable et qui garantira la sécurité dans un espace de 64,000 hectares (40 lieues carrées).

Une lettre écrite par le général Berthois au nom du gouverneur-général au maire de Strasbourg, le 27 septembre 1841, l'invite à favoriser les émigrations des Alsaciens vers l'Algérie. Il offre à chaque famille des concessions de terre de 8 à 12 hectares compris dans l'intérieur de l'*obstacle*, et une maison construite par l'état avec une grande cour pour recevoir les bestiaux et les meules.

Au mois de décembre 1841, trois villages fortifiés étaient en construction dans les situations les plus avantageuses.

Le général Bugeaud a pensé que l'armée après avoir pacifié ce beau pays pourrait utilement concourir à sa colonisation.

Il a assuré aux militaires libérés la préférence sur les colons civils, et cherche à les retenir sur le sol africain par l'appât de la propriété. A la fin de l'année 1841, sur 800 hommes qui avaient acquis le droit de rentrer dans leurs foyers, 63 ont demandé à rester.

Ce nombre augmentera sans doute dans les années suivantes. Tout annonce que la moisson de gloire recueillie en Algérie sera bientôt suivie d'une autre moisson non moins belle, celle du travail et de la civilisation.

La France peut rendre à ces contrées l'éclat dont elles brillèrent dans l'antiquité. Nos mœurs douces et communicatives, nos arts si utiles et si brillans, et enfin des mesures sages, prudentes, et décisives procureront à la jeune colonie les plus heureuses destinées.

La Guyanne française fut décorée autrefois du nom magnifique de *France équinoxiale ;* serait-il impossible de réaliser aujourd'hui le projet d'une *France africaine*.

Ce riche et fertile pays promet à notre industrie de nouveaux débouchés et un grand nombre de matières premières qu'elle est obligée de demander à l'étranger.

De là viendront des laines, des cuirs, de l'huile, de la cire, des blés, des plumes d'autruche, des dents d'éléphant, du coton, de l'indigo, du tabac, du chanvre, du lin, etc. Nous demandons chaque année pour plus de deux cents millions de ces produits à l'étranger.

Des forêts d'oliviers sauvages ne demandent qu'à être greffés pour nous donner autant d'huile que nous en fournit le royaume de Naples. Déjà en 1840, 80,000 avaient été greffés et taillés. Plus de 100,000 mûriers avaient été plantés.

On a calomnié l'Algérie en l'accusant de stérilité. Cette terre

abandonnée, dévastée aujourd'hui par la barbarie nomade des Arabes ne demande qu'à être cultivée pour reproduire les merveilles de l'occupation romaine. Je suis convaincu, a dit M. Thiers, que le sol de l'Afrique est le sol des plus belles parties de l'Espagne et de l'Italie ; qu'avec du travail et du temps vous pourrez en tirer tous les fruits possibles. Je dis avec du travail et du temps, car il n'est pas donné à la paresse et à l'incertitude de produire quelque chose. Cela n'appartient qu'à une volonté énergique et persévérante (1).

On sait que l'Atlas contient des mines de plomb aussi riches que celles de l'Espagne. On y trouve aussi du minerai de fer d'une bonne qualité, et sans doute on ne tardera pas à fabriquer sur les lieux cet utile produit si nécessaire à l'industrie, au commerce et à l'agriculture.

On a aussi rencontré près de la route d'Alger à Médéah, une mine de cuivre dont les échantillons ont paru fort riches.

Ne nous laissons donc pas décourager par les obstacles que rencontre tout établissement naissant. Il a fallu à l'Angleterre dans l'Inde trois siècles de patience, de lutte, de succès et de revers dont la série n'est point encore achevée ; songeons que Mers-el-Kébir, la grande rade, est à une journée de Gibraltar, qu'à l'autre extrêmité Bone touche à la Sardaigne et à la Sicile, qu'Alger quand son port sera terminé, tiendra sous sa garde cette mer que Napoléon a appelée un lac français.

Les progrès de cette colonie depuis la conquête promettent un brillant avenir. Les entreprises agricoles et industrielles s'y multiplient, le mouvement commercial ne cesse de s'y développer.

Le commerce entre la France et l'Algérie, qui n'atteignait pas deux millions avant la conquête surpasse aujourd'hui 33 millions dont 6 au plus pour le service de l'armée (2).

Ce n'est pas au commerce arabe de l'intérieur ni du désert dont les accroissemens n'égalent pas deux millions (3) qu'il faut attribuer

(1) Discours à la Chambre des députés, séance du 14 mai 1840.

(2) Discours de M. Charles Dupin à la Chambre des pairs.

(3) Depuis la possession de Constantine, le commerce avec l'intérieur de l'Afrique paraît devoir s'animer. Une caravane de 100 mulets, chargés de marchandises de prix, venant de Tunis, est arrivée à Constantine le 23 novembre 1841. A mesure que l'œuvre de la pacification s'affermira, que les voies de communication s'ouvriront, le commerce avec les Arabes prendra un grand développement.

ce progrès, c'est à la colonisation, c'est à l'arrivée successive d'une population active, industrieuse, énergique, qui s'élevait, hommes, femmes et enfans, en 1834, à 10,000; — 1835, 11,500; — 1836, 14,500; — 1837, 16,500; — 1839, 20,000; — 1840, 25,000; — 1841, 35,727 (1).

On comptait en 1840 dans l'Algérie 3,387 patentés; tout le reste gagnait sa vie aux travaux de construction et de l'agriculture. Celle-ci est aussi en progrès. On en jugera par les chiffres suivans :

Produits fournis par les cultivateurs de l'Algérie à l'administration militaire.

	1837.	1838.
Froment.......	3,244 Q.M.	29,973 Q.M.
Orge..........	8,387 »	38,847 »
Foin.........	78,798 »	137,333 »

En 1826, époque de la régence où le commerce d'Alger était à son plus haut degré de splendeur, le nombre des bâtimens de commerce de toutes les nations qui y sont arrivés n'a pas dépassé 42. Depuis 1831 le mouvement de la navigation entre la France et l'Algérie a été ainsi qu'il suit :

NAVIGATION ENTRE LA FRANCE ET L'ALGÉRIE.

Navires arrivés en France.

ANNÉES.	FRANÇAIS.			ÉTRANGERS.		
	Nombre des navires.	Tonnage.	Nombre des hommes.	Nombre des navires.	Tonnage.	Nombre des hommes.
1831....	65	7,282	565	37	8,747	466
1832....	81	8,667	644	9	2,018	102
1833....	71	9,098	625	22	4,870	272
1834....	160	16,468	1,229	111	19,359	1,268
1835....	181	18,192	1,382	44	8,160	457
1836....	246	24,109	1,765	16	3,196	163
1837....	375	37,228	2,731	54	11,335	590
1838....	402	32,419	2,772	64	7,881	638
1839....	378	31,675	2,598	33	4,156	304
1840....	555	48,912	3,914	157	30,978	1,768

(1) Cette population européenne était divisée dans l'Algérie, au 31 décembre 1841, ainsi qu'il suit : Alger, 20,080. — Oran, 5,301. — Bone, 4,030. — Philippeville, 3,823. — Bougie, 432. — Cherchell, 333. — Mostaganem, 826.

Navires sortis de France.

ANNÉES.	FRANÇAIS.			ÉTRANGERS.		
	Nombre des navires.	Tonnage.	Nombre des hommes.	Nombre des navires.	Tonnage.	Nombre des hommes.
1831......	103	13,561	909	39	9,386	507
1832......	161	19,342	1,348	59	12,526	747
1833......	104	14,379	903	69	14,124	835
1834......	225	24,661	1,636	90	20,187	1,032
1835......	270	27,054	2,027	91	16,874	225
1836......	414	43,666	3,025	17	1,812	148
1837......	553	58,847	3,870	110	23,779	4,287
1838......	566	48,979	3,805	50	7,185	507
1839......	509	44,369	3,566	67	10,187	786
1840......	659	58,691	4,661	350	69,206	3,993

Le nombre des navires de toute provenance entrés, à Alger en 1834 a été de 947.

Voici quel a été le mouvement de la navigation dans les ports de l'Algérie de 1837 à 1841. (Navires entrés) (1).

ANNÉES.	NAVIRES FRANÇAIS		NAVIR. ÉTRANGERS.		NAVIRES INDIGÈNES sandales maures		TOTAL.	
	nombre	Tonnage	nombre	Tonnage.	nombre	tonnage.	nombre	tonnage.
1837	1,129	100,202	1,204	114,561	1,032	13.311	3,365	228,074
1838	928	76,636	1,284	104,246	1,329	16,124	3,541	197,006
1839	1,403	68,986	975	82,795	550	6,118	2,928	157,899
1840	1,988	123,210	1,988	208,631	351	6,056	4,327	337,897
1841	2,315	155,478	2,947	281,961	278	4,885	5,540	442,324

L'accroissement du tonnage de 1839 à 1840 a été de 114 p. %, et de 1840 à 1841 de 31 %. Cet accroissement a été beaucoup plus sensible sur les navires étrangers que sur les navires français. Le gouvernement a cru devoir protéger contre cette concurrence la

(1) Ne sont pas compris en 1839, 218 bâtimens de l'État. — En 1840, 439. — En 1841, 695.

navigation nationale par l'ordonnance du 7 décembre 1841, statuant que, sauf le cas d'urgence, les transports entre la France et l'Algérie ne pourront s'effectuer que par navires français (1).

Voici la part respective qu'a prise dans le mouvement général de a navigation de l'Algérie chacun des ports de la colonie :

PORTS.	1839.		1840.		1841.	
	navires.	tonnage.	navires.	tonnage.	navires.	tonnage.
Alger......	1,130	81,231	1,835	200,450	2,032	215,867
Oran......	567	27,412	926	65,392	1,239	91,357
Bone......	656	34,609	662	33,770	881	47,355
Mostaganem	382	7,438	294	7,305	493	29,269
Bougie......	193	7,209	317	10,722	210	7,114
Philippeville	—	—	293	20,258	537	45,402
Cherchell...	—	—	—	—	148	5,960
Totaux...	2,928	157,899	4,327	337,897	5,540 (2)	442,324

Ce tableau nous montre les progrès de Philippeville, création française. En 1839 ce port n'avait pas de navigation, en 1841 il a conquis le quatrième rang. Sa population, en moins de deux ans, s'est élevée de 1,800 à 6,000 habitans. Dans huit mois on y a bâti 400 maisons. En 1839, le chiffre de ses importations n'arrivait qu'à 800,000 fr., l'année suivante elles atteignaient 2 millions ; en 1841, elles sont montées à 15 millions. La douane y a perçu, cette annéè, près d'un million de droits.

(1) L'ordonnance du 23 février 1837 avait admis le pavillon étranger à concourir avec le pavillon national à la navigation directe entre la France et l'Algérie. Un droit différentiel de 2 fr. par tonneau, était la seule faveur réservée au pavillon français.

(2) D'après un état publié à Alger, ce nombre se serait élevé à 6,119 ; il comprend les navires entrés à Djigelly, Arzew et la Calle, non compris dans le tableau ci-dessus. Ces 6,119 navires ont été répartis ainsi qu'il suit : Français, 1846. — Algériens francisés, 622. — Algériens avec congés, 399. — Anglais, 200. — Russes, 29. — Suédois et norwégiens, 65. — Danois 15. — Hanovriens, 1. — Hollandais, 10. — Belge, 1. — Prussiens, 4. — Autrichiens, 224. — Sardes, 478. — Toscans, 540. — Romains, 105. — Napolitains, 489. — Grecs, 52. — États-Barbaresques, 93. — Espagnols, 943. — Hambourgeois, 2. — Mecklembourgeois, 1.

Marseille participe à la navigation de l'Algérie dans la proportion suivante :

	Navires venus de l'Algérie à Marseille.	Navires partis de Marseille pour l'Algérie.
1830......	140	92
1831......	90	120
1832......	78	179
1833......	81	154
1837......	282	342
1838......	154	267
1839......	134	259
1840......	201	403
1841......	302	408

L'excédant des sorties provient de ce qu'un grand nombre de navires étrangers ont pris charge pour compte du gouvernement et ne sont point retournés à Marseille.

Les navires étrangers sont compris dans les entrées pour 87 en 1840, et 144 en 1841 (la presque totalité sur lest) ; dans la sortie pour 197 en 1840, et 174 en 1841.

Aucun bateau à vapeur n'a pris part en 1840 à la navigation entre l'Algérie et Marseille ; en 1841 nous en comptons 10 à l'entrée et 11 à la sortie, sous pavillon français.

Les rapports entre Marseille et l'Algérie ont pris une nouvelle activité par suite de l'établissement (en janvier 1842), d'un service régulier de paquebots à vapeur qui viennent d'Alger à Marseille en moins de 45 heures. Cette mesure, éminemment favorable à la colonisation et au commerce de l'Algérie, avait été instamment sollicitée par la Chambre de commerce de Marseille (1).

Les états publiés par l'administration des douanes assignent au commerce de la France avec l'Algérie, les résultats suivans :

	Importations en France.	Exportations de France.
1831.......	7,242,873 fr. (2)	6,982,685 fr.
1832.......	1,614,848 »	14,221,421 »
1833.......	2,112,155 »	20,684,822 »
1834	3,263,641 »	13,385,275 »

(1) Lettre du 26 février 1841, au ministre du commerce.

(2) Dont 4,804,820 frr en numéraire.

	Importations en France.		Exportations de France.	
1835.......	2,231,894	»	12,317,944	»
1836.......	2,717,708	»	15,406,427	»
1837.......	1,683,790	»	19,682,366	»
1838.......	2,029,417	»	26,967,455	»
1839.......	3,010,491	»	28,950,324	»
1840.......	2,590,419	»	32,961,794	» (1).

L'accroissement rapide de la valeur de nos exportations prouve l'importance de la possession d'Alger pour l'industrie et le commerce de la France. Et pourtant les avantages actuels ne sont rien en comparaison de ceux que promet l'avenir.

Voici la part de Marseille dans ce mouvement commercial :

	Importations à Marseille.		Exportations de Marseille.	
1833........	1,003,372	fr.	8,455,165	fr.
1834........	2,079,858	»	10,786,021	»
1839........	2,622,174	»	21,846,261	»

Dont 11,717,931 fr. en marchandise française

Ainsi, le progrès des relations entre la France et l'Algérie est loin de se ralentir, et l'on voit par les chiffres qui précèdent que Marseille n'est pas la seule ville qui profite de la conquête d'Alger. Ses exportations ne forment en 1839 que les deux tiers de celles du reste du royaume, et elles se composent des produits du sol et des manufactures de toute la France.

Tous les ports de la Méditerranée prennent une part active à ce commerce. Toulon seul a expédié, en 1834, 5,700,000 litres de vin. La diminution de nos envois en cet article prouve que ceux des autres ports augmente considérablement.

Voici un aperçu des importations et des exportations entre l'Algérie et Marseille ;

(1) Cette somme se décompose ainsi qu'il suit : Produits naturels, 15,611,442 francs, dont 8,399,143 français. — Objets manufacturés, 16,096,612 fr., dont 13,696,139 français. — Numéraire, 1,253,740. — Ce n'est là qu'une partie du commerce de l'Algérie ; beaucoup d'expéditions se font directement des ports étrangers.

Principaux articles importés d'Algérie à Marseille.

		1833.	1834.	1839.	1840.	1841.
Peaux sèches grandes..	q. m.	706	1,479	8,576	9,269	11,847
Laines..............	fr.	26,144	341,785	466,728	263,653	97,729
Cire................	q. m.	347	318	370	109	103
Os de bétail.........	»	3,789	3,483	4,103	2,715	5,568
Cornes de bétail......	»	217	251	410	297	976
Huile d'olive	»	4,127	11,852	84	11	102
Cuivre et plomb.....	»	5	50	438	116	176
Tabac en feuille.....	»	—	—	213	26	26
Argent brut..........	kil.	301	145	12	12	—
Argent monnayé.....	kil.	679	441	75	30	91

Principaux articles exportés de Marseille pour l'Algérie.

		1833.	1834.	1839.	1840.	1841.
Morues..............	q. m.	283	324	1,220	2,232	2,555
Viande salée..........	»	165	442	403	1,088	1,282
Soies écrues grèges....	»	73	68	560	70	74
Fromages............	»	1,097	972	1,764	2,921	3,736
Grains de froment....	hect.	25,786	38,767	153,577	110,693	96,755
Farine..............	q. m.	50,648	30,779	29,408	94,473	83,651
Riz.................	»	2,088	1,243	1,044	979	6,111
Pommes de terre.....	»	1,771	741	2,057	1,433	1,037
Légumes secs........	»	2,241	2,623	2,721	5,686	5,205
Sucre brut..........	»	618	138	1,889	288	427
Sucre terré..........	»	1,287	2,677	2,090	3,218	6,349
Mélasse.............	»	110	249	531	456	579
Café................	»	1,305	1,375	2,933	5,263	4,394
Clous de girofle.......	»	34	102	132	16	21
Poivre..............	»	198	223	476	199	368
Huile d'olive.........	»	649	619	2,277	3,450	4,856
Bois à constr. scié...	mèt.	181,643	176,587	65,378	59,312	99,452
Fer en barres......	q. m.	3,072	3,465	1,581	919	557
Fil de fer...........	»	47	136	242	203	223
Acier forgé..........	»	120	145	145	85	102
Plâtre..............	»	1,144	1,653	2,495	1,507	3,849
Tuiles, briques, etc.	millions.	0.2	0.6	1.09	2.5	3.5
Plants d'arbre........	q. m.	55	91	59	62	152
Sel marin...........	»	3,739	6,702	1,372	359	1,959
Parfumeries	»	25	34	43	104	175
Savon	»	391	864	2,208	4,317	736
Chandelles..........	»	416	326	536	1,305	2,115
Sucre raffiné.........	»	3,114	3,829	6,877	11,975	14,874

		1833.	1834.	1839.	1840.	1841.
Vin ordinaire en fut...	hect.	26,990	80,018	9,769	7,185	8,519
Vin ordinaire en bout..	»	317	418	565	823	1,354
Vin de liqueur.......	»	94	87	80	114	111
Vinaigre	»	96	80	59	76	201
Bière..............	»	45	114	36	14	90
Eau-de-vie de vin.....	»	1,672	920	3,174	3,896	4,702
Liqueurs	»	145	166	666	664	918
Poterie grossière......	q. m.	403	358	609	911	1,024
Faïence.............	»	482	384	721	1,153	969
Verrerie	»	931	781	3,141	4,801	5,824
Fil de chanvre et de lin.	»	31	29	68	87	124
Fil de coton......	»	11	4	22	27	36
Toiles de lin.........	»	68	113	404	929	2,099
Tissus de laine........	»	239	131	308	470	664
Tissus de soie.........	»	11	6	56	65	70
Rubans de soie........	»	2	3	5	4	12
Tissus de coton.......	»	401	295	1,985	1,965	1,955
Guinées..............	pièces	3,480	9,480	5,049	4,829	1,273
Papier	q.m.	267	249	938	1,287	1,387
Livres français.......	»	30	18	28	36	49
Peaux tannées et corcoyées............	»	296	494	606	1,162	1,346
Peaux ouvrées, souliers	»	86	104	127	274	382
Instrumens aratoires...	»	49	16	117	63	81
Limes...............	»	251	20	76	87	94
Scies...............	»	6	4	13	24	10
Outils de fer et acier...	»	124	80	222	275	212
Ouvrages en fer, quinc.	»	620	756	2,149	2,715	3,156
Coutellerie..........	»	57	28	76	61	125
Mercerie............	»	296	194	430	644	799
Meubles............	fr.	38,274	50,043	95,073	84,614	102,570
Argent monnayé......	kil.	3,097	4,499	99	384	239

L'Algérie est, après la Turquie, l'Espagne et l'Italie, le pays pour lequel le montant des exportations de Marseille est le plus élevé. Cependant ces relations sont encore dans l'enfance. On conçoit facilement de quel immense développement elles sont susceptibles. Les importations ne sont rien en comparaison de ce qu'elles seront un jour. Il y a surtout trois objets qui sont de la plus haute importance : le coton, l'huile et la soie. Alger peut nous les fournir en abondance et par conséquent diminuer le prix trop élevé de ces articles. Quels avantages n'en résulteraient pas pour tous les intérêts,

pour ceux du producteur comme pour ceux du consommateur, pour le commerce comme pour la navigation ! Et l'on reculerait devant de tels résultats pour des motifs de mesquine économie ! Non, cela n'est pas possible ; et quand même l'honneur national n'interdirait par l'abandon d'Alger, l'intérêt général, un intérêt immense en ordonnerait la conservation et la colonisation.

CHAPITRE III.

PÊCHES MARITIMES.

§ Ier. — *Pêche de la baleine.*

Origine de cette pêche. — Retours en 1792. — Revue de la législation relative aux primes, de 1792 à 1841. — État des armemens de 1817 à 1840. — Part des divers ports français dans cette navigation. — Marseille. — Causes de l'infériorité de la marine nationale dans cette pêche. — Importations d'huile de baleine et de fanons, de 1828 à 1840. — Protection du gouvernement.

Les marins basques sont les premiers qui se soient livrés à la pêche de la baleine. Après avoir long-temps pêché ce cétacé sur leurs propres côtes, ils allèrent à sa poursuite jusques dans les parages du Canada, où ils découvrirent, avec ce qui faisait l'objet de leurs recherches, l'existence de cette multitude de morues dont les légions innombrables viennent périodiquement peupler chaque année les contours de l'île de Terre-Neuve et principalement les eaux qui couvrent le grand banc ; dès-lors ils joignirent à la pêche de la baleine celle de la morue.

La France peut donc revendiquer l'honneur d'avoir montré le chemin aux autres peuples pour l'exploitation des deux pêches maritimes les plus importantes.

Bientôt les étrangers, témoins des succès obtenus par les marins français, entrèrent en concurrence avec eux.

Pendant la guerre de l'indépendance des États-Unis, aucun armement ne sortit des ports de France pour la pêche de la baleine.

A la paix de 1783, le gouvernement accorda avec une sage munificence des encouragemens pour raviver cette branche d'industrie ; et il y était parvenu lorsque les guerres de la révolution et de l'empire vinrent de nouveau arrêter toutes les entreprises de cette nature.

En 1792 il fut importé en France 88,826 k. baleine coupée, et en fanon des pêches françaises, et 45,070 de l'Europe et des Etats-Unis, et pour une valeur de 2,171,696 fr. huile de baleine des pêches françaises. (1) Plus 585,588 kil. huile venant d'Europe, du Levant et des Etats-Unis.

La loi du 27 mai 1792 accorda une prime de 50 livres par tonneau aux navires employés à la pêche de la baleine et du cachalot. Il fut payé pour cet objet pendant la même année 411,750 livres.

A l'époque où le rétablissement de la paix rouvrit au pavillon français la carrière des navigations lointaines, le ministère songea à ranimer la pêche de la baleine, branche importante de la navigation commerciale, pépinière féconde de l'inscription maritime ; mais presque tous les anciens marins baleiniers avaient disparu, les traditions s'étaient éteintes et de nouveaux sujets n'avaient pu se former. Des encouragemens extraordinaires étaient donc indispensables ; ils furent accordés.

En 1816, une ordonnance royale accorda une prime de 50 fr. par tonneau, aux expéditions de la pêche de la baleine soit au Nord soit au Sud ; les navires étrangers y avaient droit. L'équipage pouvait être composé de deux tiers de marins étrangers.

L'ordonnance du 14 février 1919, réduisit à moitié de l'équipage la tolérance des marins étrangers. La pêche du Sud fut gratifiée d'une prime au retour égale à celle du départ. Cette faveur ne fut étendue que pour moitié à la pêche au delà du cap de Bonne-Espérance. La prime fut établie ainsi qu'il suit :

1° De 40 fr. par tonneau lorsque le navire étant étranger, l'équipage était composé par moitié de marins français et étrangers, et que l'un des deux premiers officiers d'expédition était français ;

2° De 50 fr. par tonneau lorsque le navire étant français ou étranger, l'équipage était composé de deux tiers de marins français et d'un tiers de marins étrangers, et que le capitaine de l'expédition était français :

(1) Les états de douane de 1792 constatent une importation de 2,490,000 fr., provenant de la pêche de la baleine au Groenland, au Brésil et à Madagascar.

3° De 60 fr. par tonneau lorsque le navire avait été construit et équipé en Franee et que l'équipage était entièrement composé de marins français.

L'ordonnance du mois de février 1825 n'apporta d'autre changement qu'une augmentation d'un sixième à la prime pour les armemens complétement nationaux, et l'assimilation de la pêche du Nord à celle au-delà du cap de Bonne-Espérance.

Depuis l'ordonnance du 7 décembre 1829, les navires étrangers ont cessé d'être admissibles dans l'exploitation de nos pêches. La tolérance des marins étrangers dans les équipages et dans les états-majors a été réduite au tiers. Le tarif des primes a été réglé d'une manière plus favorable aux armemens en raison de leur nationalité. La prime de retour accordée dix ans auparavant à la pêche du Sud, a été attribuée également à la pêche du Nord.

La loi du 22 avril 1832, prenant pour point de départ la prime de 70 fr. accordée aux armemens composés de Français sans exception, statua, qu'à dater du 1er mars 1833, cette prime diminuerait chaque année de 4 fr., en sorte qu'elle ne serait plus que de 54 fr. du 1er mars 1836 au 1er mars 1837.

La prime était de 48 fr. sur les armemens dont l'équipage était en partie étranger dans les limites fixées par l'article 4; elle diminuait de 2 fr. chaque année; en sorte qu'elle était réduite à 40 fr. du 1er mars 1836 au 1er mars 1837. Les autres articles étaient ainsi conçus :

Art. 2. Le navire qui aura fait la pêche soit dans l'Océan-Pacifique en doublant le cap Horn ou en franchissant le détroit de Magellan, soit au Sud du cap Horn à 62 degrés de latitude au moins, obtiendra au retour un supplément de prime s'il rapporte en produits de sa pêche la moitié au moins de son chargement, ou s'il justifie d'une navigation de seize mois au moins.

Cette prime supplémentaire sera de 50 fr. par tonneau sur les armemens composés de Français sans exception, et décroîtra chaque année de 3 fr. jusqu'au 1er mars 1836;

24 fr. sur les armemens composés d'equipages mixtes, et décroîtra chaque année d'un franc.

Art. 3. La prime supplémentaire sera réduite à moitié pour les navires qui auront pêché à l'Est du cap de Bonne-Espérance, 45 degrés au moins de longitude du méridien de Paris, et à 48 et 50 degrés de latitude méridionale.

Art. 4. Aucun navire baleinier n'aura droit à la prime qu'à concurrence du maximum de 500 tonneaux.

Pour avoir droit à la prime, l'équipage mixte ne pourra être composé, en étrangers, que du tiers des officiers, harponneurs et patrons, sans que le nombre puisse excéder deux pour la pêche du Sud et 5 pour la pêche du Nord.

La loi du 9 juillet 1836 établit la prime à 50 fr. pour les armemens français avec réduction de 4 fr. par an jusques en 1842, et pour les armemens mixtes de 37 fr. avec une décroissance annuelle de 3 fr. De sorte que les premières, à la fin de 1841, seraient réduites à 34 fr., et les secondes à 25 fr. Les *primes au retour* devaient aussi être graduellement descendues à la même époque, les premières à 23 fr., les secondes à 12 fr. 50 cent.

En 1841 une nouvelle loi a réglé les primes ainsi qu'il suit :

« Art. 1. Les primes accordées par les lois du 22 avril 1832 et 9 juillet 1836, pour l'encouragement de la pêche de la baleine, seront fixées comme suit, à partir du 1 mars 1842, savoir :

« *Primes au départ* : 40 fr. par tonneau de jauge, au départ, pour les armemens entièrement composés de Français, et 29 fr. pour les armemens composés en partie d'étrangers, dans les limites déterminées par l'art. 4 de la loi du 22 avril 1832 précitée.

« *Primes au retour* : 27 fr. par tonneau de jauge, au retour, pour les armemens tout français, et 14 fr. 50 cent. pour les armemens mixtes, dans les conditions déterminées par l'article 2 de la loi du 22 avril 1832, lorsque le navire aura pêché soit au-delà du cap Horn, soit à l'est du cap de Bonne-Espérance, dans les latitudes fixées par ledit article 2 et par l'art 3 de la même loi.

« Art. 2. Il sera alloué, en outre, aux navires spécialement armés pour la pêche du cachalot, dans l'Océan Pacifique, et après une navigation de trente mois au moins, pendant laquelle ils se seront élevés au-delà du 28e degré de latitude nord, une prime supplémentaire sur l'huile de cachalot et la matière de tête qu'ils rapporteront du produit de leur pêche.

« Cette prime sera fixée comme suit, par cent kilogrammes, savoir :

« Pour les navires partis du 1 janvier 1842 au 31 décembre 1844, 20 fr.

« Pour les navires partis du 1er janvier 1845 au 31 décembr de la même année, 15 fr.

« Pour les navires partis après le 1er janvier 1846, jusqu'au terme de la loi, 10 fr. »

La durée de cette loi a été étendue jusqu'au 31 décembre 1850; celle des lois précédentes n'avait été que de cinq années. On a donné ainsi plus d'avenir aux entreprises en mettant les armateurs à l'abri des vicissitudes résultant des changemens trop fréquens de législation.

Les lois antérieures avaient aussi posé en principe la décroissance annuelle des primes. La loi nouvelle n'a maintenu cette décroissance ni pour la pêche de la morue ni pour celle de la baleine.

La concession des primes accordées pour la pêche du cachalot est un encouragement qui ne peut manquer d'être efficace. L'ordonnance du 10 août 1841 a réglé les conditions de cette pêche si propre à fournir à l'état des marins intrépides et au commerce des navigateurs expérimentés.

Voici le tableau des armemens, pour la pêche de la baleine, opérés en France depuis 1817. On peut y observer l'effet des diverses lois et ordonnances qui se sont succédées depuis 1816, et que je viens de relater. Depuis 1832, généralement les équipages sont français et les destinations pour la mer du Sud.

La pêche du Nord se fait sur les côtes du Groënland, mais plus particulièrement au détroit de Davis et dans la baie de Baffin.

La pêche du Sud, moins périlleuse, exposée à moins de frais et de dépenses que celle du Nord, est préférée par la plupart de nos navigateurs. Elle se fait communément par 34 à 49° de lat. S., dans les eaux du Brésil et devant la côte des Patagons, ainsi qu'au sud du cap Horn et à l'ouest de ce cap dans l'Océan Pacifique, sur les côtes du Chili et du Pérou. A cette pêche se joint celle qui se pratique sur la côte O. de l'Afrique et à l'Est du cap de Bonne-Espérance. La pêche du Sud procure principalement l'espèce de baleine appelée cachalot, dont on extrait le spermaceti ou blanc de baleine.

Les points les plus favorables sur la côte occidentale d'Afrique, sont : Elisabeth Bay, Angra Pequena, excellente baie pour la pêche, la Conception bonne aussi, mais où les bâtimens sont exposés à des raz-de-marée, Walwich-Bay, bon mouillage, les Jardins, par 22°, 38° longitude, le cap Gross et toute la côte qui s'étend de ce point au Nord jusqu'à Tigre-Bay. Le port Alexan-

dre n'est fréquenté que par les baleiniers qui font leur retour en France. On ne trouve d'eau douce sur aucun des points de ces côtes. La pêche s'y fait depuis le 1er mai jusqu'à la fin du mois d'août.

Au large du cap Bonne-Espérance, la pêche se fait au mois d'octobre entre 33° et 35° de latitude, et depuis 12° jusqu'à 6° de longitude Est jusqu'au méridien.

» C'est dans l'Est du méridien, disait en 1835 le capitaine Ferrin, que j'ai aperçu le plus grand nombre de baleines. Dans cette partie, j'en ai rencontré quatre mortes. »

Etat des armemens pour la pêche de la baleine opérés en France.

Années.	Batimens.	DESTINATION.		Tonneaux.	HOMMES D'ÉQUIPAGES.	
		Nord.	Sud.		Français.	Etrangers.
1817..	4	»	4	1,285	30	58
1818..	16	1	15	4,905	129	256
1819..	11	1	10	2,765	197	66
1820..	17	4	13	4,677	302	101
1821..	9	1	8	2,077	168	40
1822..	9	1	8	2,935	174	61
1823..	4	1	3	1,376	68	47
1824..	9	1	8	3,078	194	57
1825..	7	1	6	2,497	134	73
1826..	7	1	6	2,541	106	67
1827..	6	»	6	2,121	113	41
1828..	7	»	7	2,639	126	51
1829..	9	1	8	2,573	195	75
1830..	16	3	13	6,198	515	37
1831..	16	3	13	6,412	457	94
1832..	22	—	—	8,720	721	—
1833..	52	—	—	14,949	1,223	—
1834..	26	—	—	10,404	688	—
1835..	34	—	—	13,961	1,099	—
1836..	36	—	—	15,047	1,141	—
1837..	44	—	—	19,313	1,446	—
1838..	21	—	—	8,325	690	—
1839..	31	—	—	11,360	999	—
1840..	14	—	—	5,245	461	—

Le nombre des navires baleiniers était, en 1835, de 53, dont 35 appartenaient au port du Havre, 6 à Nantes, 3 à Dunkerque, 2 à

Granville, 2 à Bordeaux, 1 à Dieppe, 1 à St-Malo, 1 à Cherbourg, 1 à la Rochelle et 1 à Marseille.

En 1837, parmi les navires expédiés pour la pêche de la baleine, 35 sont partis du Havre, 2 de Dunkerque, 3 de Nantes, 3 de Bordeaux, 1 de Marseille. — En 1838, 15 du Havre, 1 de Binic, 3 de Nantes, 2 de Paimbœuf. — En 1839, 27 du Havre, 4 de Nantes. — En 1840, 13 du Hâvre, 1 de Rochefort.

Jusqu'en 1833, Marseille était demeurée étrangère à cette pêche. M. Toussaint Benet apprit à nos marins la route de cette navigation lointaine. Au mois de septembre 1833, le beau navire le *Souvenir*, de 393 tonneaux, partit pour la pêche de la baleine, commandé par M. Vidal aîné, de Cassis. Le 14 mars 1835 le *Souvenir* rentra à Marseille après avoir parcouru les mers de l'Inde, la côte Patagonie, celle d'Afrique et l'île Tristan d'Hacuna, chargé de 1,000 veltes huile de baleine et 200 kil. fanons, produit de la pêche de deux baleines. Parti de nouveau, il effectua en 1837 son retour de la mer du Sud avec 153,970 kil. graisse de baleine, et 4,286 kil. fanon; réexpédié pendant la même année, il retourna en 1839 avec 186,150 kil. graisse de baleine, 1,134 kil. graisse d'ours marin et 7,108 kil. fanon : valeur totale 137,248 fr. Depuis, cette pêche n'a plus figuré sur les états de la navigation du port de Marseille; espérons que le commerce Marseillais ne se découragera pas et qu'il tentera de nouveaux efforts. Pourquoi Marseille n'aurait-elle pas, comme le Havre, ses 35 navires baleiniers ?

La pêche de la baleine est moins heureusement exploitée par les Français que par les Américains : plusieurs causes auxquelles il serait facile de porter remède concourent à nous tenir dans cette infériorité; les principales sont 1° le mode adopté par nos armateurs de faire commander leurs bâtimens par des capitaines au long cours, tandis que toute l'autorité est laissée entre les mains d'un patron ou capitaine de pêche; 2° le manque de bons officiers de pêche; 3° l'insubordination des équipages.

La première de ces causes suffit souvent pour occasionner parmi les équipages les troubles qui règnent à bord de beaucoup de baleiniers. En effet, là où il y a en même temps un capitaine de route et un capitaine de pêche, le désaccord qui existe presque toujours entr'eux se propage parmi les matelots. De là, tant d'actes d'insubordination, de violence même, et les mauvais résultats de l'expédition.

Il serait donc dans l'intérêt des armateurs que le capitaine fût pêcheur lui-même et secondé par un homme capable. J'ai été à portée de voir, disait en 1835, dans un rapport au Ministre de la marine, le commandant Ferrin, qu'à bord des bâtimens où il en était ainsi, la pêche était plus heureuse et les équipages contens et subordonnés.

Qu'on embarque pour officiers de pirogues des marins actifs et intrépides ; qu'on leur alloue une plus forte part au voyage ; qu'on exige d'eux plus de connaissances afin qu'ils puissent à leur tour être capitaines.

Cette industrie peut être encouragée encore par une augmentation de prime et un faible supplément mis à la disposition des capitaines pour être distribué en récompenses aux hommes qui montreraient le plus de zèle et d'aptitude ; une légère somme serait donnée par exemple à celui qui, étant en vigie, découvrirait la baleine, une à celui qui la harponnerait, et une autre à celui qui lui ferait souffler le sang.

Cette méthode de récompenser les pêcheurs est employée par les baleiniers américains.

Les États-Unis n'ont pas moins de 273 bâtimens baleiniers. Les Anglais affectionnent la pêche du Nord. En 1832, ils ont envoyé 81 navires seulement dans les détroits de Davies et du Groënland. Le produit de cette pêche a été de 12,578 tonnes d'huile et de 670 tx. fanons. Le nombre des marins a été de 4,000.

La France est loin d'obtenir de pareils résultats de l'industrie baleinière; cependant depuis quelques années, au lieu d'être tributaires de l'étranger pour les huiles de baleine, nous lui en fournissons parfois. Nos exportations en graisse de poisson pour la Belgique, la Hollande, la Suisse, l'Autriche, etc., se sont élevées, en 1833, à 498,649 k., en 1840, à 255,477.

Voici le tableau des importations d'huile de baleine et de fanons dans tout le royaume depuis 1828 jusqu'en 1840 :

	Huile de baleine, etc.	Fanons bruts.
1828................	2,101,648 k.	234,538 k.
1829................	1,890,662 »	296,004 »
1830................	1,984,380 »	258,164 »
1831................	2,439,130 »	205,817 »
1832................	4,362,091 »	477,095 »

	Huile de baleine etc	Fanons bruts.
1833	3,469,794 »	627,904 »
1834	4,507,210 »	379,492 »
1835	4,843,166 »	203,745 »
1836	6,288,607 »	401,196 »
1837	6,436,841 »	605,771 »
1838	4,817,861 »	509,299 »
1839	6,941,699 »	634,979 »
1840	7,412,412 »	572,908 »

Dans ces quantités tout n'appartient pas a la pêche française ; (1) une partie de ces importations a été effectuée par des navires venus des États-Unis. En 1833 , les valeurs importées directement des lieux de pêche française ont été de 2,726,312 fr. En 1840 de 4,462,836 fr.

Cette pèche procure de grands avantages au pays. Elle forme d'excellens marins : aussi, elle est l'objet d'une protection spéciale. Indépendemment des primes dont j'ai déjà parlé, le gouvernement a soin de diriger des bâtimens de guerre dans les parages fréquentés par nos baleiniers. Ils ont souvent rendu de grands services. Le ministre de la marine vient de récompenser (1835) d'une manière spéciale le capitaine Baxter, qui commande un navire armé par la maison Lamotte , du Havre. En adressant aux autorités du Havre la croix de la Légion-d'Honneur pour ce brave marin , il leur a annoncé qu'elle était due « aux témoigna- » ges favorables qui lui sont parvenus sur les efforts de M. le ca- « pitaine Baxter pour naturaliser en France la pêche de la baleine, « à la promptitude et au succès de tous les voyages qu'il a entre- « pris , à l'habileté qu'il a développée , aux nombreux sujets qu'il « a formés , à l'ordre et à la discipline qui , par l'influence de son « exemple , ont constamment régné à bord des bâtimens qu'il a « commandés. »

Grâce à cette protection éclairée du gouvernement, il est permis d'espérer que l'industrie baleinière fera de nouveaux progrès en France et surtout à Marseille.

(1) Les produits rapportés de la pêche , en 1840, ont consisté en 6,226,764 kil. huile, et 207,651 kil. fanons. Ces retours ont été effectués par 27 navires de 11,704 tonneaux , montés par 801 marins ; 22 au Havre , 4 à Nantes , 1 à Bordeaux. En 1839 les retours ont été de 6,497,719 kil, graisse de baleine , et 202,341 kil. fanons , etc. , importés de la mer du Sud par 28 navires au Havre , 2 à Nantes 1 à Marseille.

§ II. — PÊCHE DE LA MORUE.

Produits de cette pêche. — Etats des armemens dans les ports français en 1831 et 1840. — Tentatives des Marseillais pour se livrer à cette pêche. — Retours effectués à Marseille de 1783 à 1792. — De 1827 à 1840. — Dans les ports de France en 1833 et 1840. — Exportations de morue par Marseille en 1833 et 1840. — Primes. — Pêche sur la côte occidentale d'Afrique.

La pêche de la morue est l'objet d'armemens très considérables en France. Elle a lieu dans deux contrées : en Islande, sur le Grand-Banc et à la côte de Terre-Neuve, et aux îles Saint-Pierre et Miquelon. C'est vers ces derniers points que se dirigent les expéditions les plus importantes.

La France possédait autrefois une partie de l'île de Terre-Neuve ; elle l'a perdue. Mais, par le traité de Versailles de 1783, elle a repris la propriété des îles de Saint-Pierre et de Miquelon, et le droit de pêche et de sècherie depuis le cap Saint-Jean, remontant vers le nord, jusqu'au cap de Raye ; plus un simple droit de pêche dans le golfe Saint-Laurent, droit qu'elle ne peut cependant exercer qu'à trois lieues des côtes appartenant à la Grande-Bretagne, et pour les parages en dehors du golfe, qu'à quinze lieues des côtes de l'île Royale, et à trente lieues de celles de l'Acadie.

En 1792, il fut importé en France d'Europe et des Etats-Unis, 430,600 kil. morues salées ; et des pêches françaises pour une valeur de :

1,008,873 fr.	morues d'Islande	
3,088,784 »	» sèches	de Terre-Neuve.
2,474,567 »	» vertes	

Il fut exporté 1,273,359 kil. morues salées.

La quantité de sel exportée pour les pêches françaises fut de 19,305,040 kil.

La pêche de la morue donne, dans les années abondantes, les produits suivans :

Côtes de Terre-Neuve.......	16,000,000 kil.
Saint-Pierre et Miquelon.....	4,000,000 »
Islande....................	5,000,000 »
Grand-Banc de Terre-Neuve..	5,000,000 »
	30,000,000 kil.

Les armemens se font généralement dans les ports de l'Océan. Voici le relevé de ceux qui ont été faits en 1831 et 1840.

PORTS.	1831.			1840 (1).		
	Nombre des navires.	Tonnage.	Nombre des hommes.	Nombre des Navires.	Tonnage.	Nombre des hommes.
Dunkerque..	61	4,034	701	87	5,771	1,177
Boulogne...	3	345	50	5	154	86
Dieppe.....	25	2,832	328	26	3,418	402
Fécamp	14	1,855	219	27	2,980	383
Le Havre. .	1	128	30	—	—	—
Paimpol. . .	6	925	262	9	1,572	427
Saint-Brieux	34	5,690	1,670	—	—	—
Saint-Malo..	73	9,157	2,487	36	4,507	1,138
Granville...	37	5,441	1,456	65	9,364	1,990
Nantes.....	4	607	168	6	796	68
La Rochelle.	2	276	32	7	793	76
Bordeaux...	1	126	13	8	1,341	97
Bayonne....	7	942	179	10	1,324	216
Autres ports de l'Océan.	—	—	—	222	30,360	5,866
	268	32,056	7,595	508	62,380	11,946

A la fin du XVIIe siècle et au commencement du XVIIIe, les Marseillais tentèrent de se livrer à la pêche de la morue. Pendant quelque temps ils y envoyèrent jusqu'à six vaisseaux par an, mais ils y renoncèrent faute de bénéfices suffisans.

Depuis lors, aucun armement ne s'est fait à Marseille. Il y a bien, sur les états de la douane de ce port, en 1828 et 1829, six navires qui y figurent comme ayant été expédiés directement pour Saint-Pierre-de-Miquelon ; les expéditions, en effet, ont été prises pour cette destination, les navires ont chargé ici des vins, des eaux-de-vie, des fruits secs, des savons, 1,233,097 kil. de sel et autres articles à leur convenance ; mais ils sont allés compléter leurs car-

(1) Ce tableau ne comprenant que les navires chargés ; il n'y est pas fait mention de 45 navires partis en 1840 sur lest, dont 19 de Dieppe, 12 de Granville, 7 du Havre, 3 de Saint-Servan, 2 de Binic, et 2 de Rochefort.

gaisons, leurs équipages et leur attirail de pêche dans les ports de l'Océan pour, de là, se rendre à la grand pêche. Ainsi, il est vrai de dire qu'aucun armement de ce genre ne se fait à Marseille.

Toutefois, si Marseille n'est pas un port d'expédition, il a toujours été un des principaux points d'arrivée. Voici le tableau de ses importations dans le dernier siècle :

Etat des chargemens de morue vendus annuellement à Marseille de 1783 *à* 1792.

DÉSIGNATION DES PÊCHERIES.	Quintaux de morues sèches (1)	Nombre de morues vertes.	Barriques d'huile de morues.	VALEUR totale.
	qx.	morues.		
St-Pierre et Miquelon	24, 340	—	206	320, 000 fr
Terre-Neuve.......	125, 660	—	1, 454	2, 650, 000
Grand-Banc	—	1, 410, 000	440	1, 030, 000
Totaux.........	150, 000	1, 410, 000	2, 100	4, 000, 000 fr,

Ces importations étaient effectuées par 40 bâtimens appartenant aux ports français de l'Océan, particulièrement Saint-Malo et Granville.

Après avoir opéré leurs déchargemens, ils étaient expédiés de Marseille pour les côtes de France sur l'Océan avec des cargaisons composées en majeure partie de savon de Marseille et de cotons du Levant.

La valeur de ces cargaisons était au moins égale sinon supérieure à celle des importations.

Depuis 1827, les importations de morues de pêches françaises à Marseille ont offert les résultats ci-après :

Morues de pêches françaises importées à Marseille.

	Poids en Q.M, (2):	Valeur.
1827.....	74,233 »	1,484,671 »
1828.....	69,308 »	1,386,163 »

(1) Ce sont des quintaux de 40 kil. 8 hect.

(2) De 100 kil.

	Poids en Q. M.	Valeur.
1829.....	66,923 »	1,338,467 fr.
1830.....	72,384 »	1,447,691 »
1831.....	67,821 »	1,356,427 »
1832.....	67,552 »	1,351,052 »
1833.....	73,404 »	1,468,142 »
1834.....	64,854 » (1)	1,297,088 »

A cette somme de 1,297,088, il faut ajouter 139,651 fr. pour 232,752 kil. huile de morue, et 6,402 fr. pour 32,014 kil. morue verte. Total : 1,443,141 fr.

Depuis 1834 les retours de la pêche de la morue effeétués à Marseille ont été comme il suit :

ANNÉES.	MORUES.		HUILE.	DRACHES. Rogues et issues
	Vertes.	Sèches.		
1835....	32 q. m.	57,277 q. m.	3,467 q. m.	390 q. m.
1836....	17 »	65,890 »	3,718 »	374 »
1837....	6 »	92,838 »	5,713 »	729 »
1838....	1 »	90,340 »	4,995 »	347 »
1839....	7,042 »	86,626 »	2,694 »	119 »

Les retours opérés à Marseille en 1839, présentent une valeur de 2,043,330 francs.

Les tableaux suivans donnent un aperçu des importations des pêches françaises dans tout le royaume en 1833 et en 1840.

De la première à la seconde époque, il y a une grande augmentation, non au profit de Marseille qui voit le nombre de ses arrivages diminuer de 61 à 56, mais au profit de Cette qui les voit monter de 9 à 34, au profit de Bordeaux, où ils s'élèvent de 38 à 60. Ce fait prouve que l'approvisionnement du Languedoc nous échappe, et que les navires trouvent avantage à charger dans les ports de Cette et de Bordeaux les marchandises destinées à leurs ports d'armement, particulièrement les vins et eaux-de-vie que Marseille leur vendait autrefois. Les chiffres qui suivent le premier de ces deux tableaux confirment encore la vérité de ces faits.

(1) Formant la quantité de 15,630,676 morues.

Etats des retours de la pêche de la morue, effectués dans les ports de France pendant l'année 1833.

PORTS D'ARRIVÉE.	Navires.	MORUES.		Huiles.
		Vertes.	Sèches.	
		kil.	kil.	kil.
Antibes	1	»	»	3,494
Marseille	61	275	7,340,437	202,448
Cette	9	668,205	298,717	17,041
Bayonne	4	1,290	298,580	2,978
Bordeaux	38	2,311,525	1,644,204	95,374
Rochefort	1	250	73,359	1,569
La Rochelle	35	2,798,648	269,627	60,092
Les Sables	1	32,210	»	379
Croisic	1	57,480	»	490
Nantes	10	202,355	255,021	64,898
Paimpol	4	»	3,085	2,435
Portrieux	4	30	30	»
Tréguier	2	»	»	»
Binic	4	3,879	440	6,044
Le Légué	6	5,693	61,435	12,661
Saint-Servan	15	62,356	273,966	72,383
Saint-Malo	31	148,308	653,219	112,113
Granville	47	1,128,097	1,502,421	193,620
Tourville	1	»	12,770	193
Honfleur	3	227,407	»	4,014
Le Havre	2	9,992	182,295	15.703
Fécamp	10	944,146	»	10,582
Dieppe	5	383,918	»	4,825
Boulogne	4	275,933	»	13,782
Dunkerque	86	3,881,718	»	168,241
Totaux	385	13,143,715	12,869,606	1,066,359

Voici l'état des retours en 1840 :

Il ne sera pas sans intérêt de comparer les chiffres de 1840 avec ceux de la moyenne de 1827 à 1836 ; dans cette période décennale l'importation moyenne à Marseille des morues sèches, vertes, huiles, draches et rogues, a été de 75,510 q. m. (1) En 1840 elle est de 77,033. L'importation de Cette dans la période décennale a

(1) Dunkerque, qui a le plus importé après Marseille, n'offre qu'une moyenne de 46,380 quintaux métriques ; puis vient Bordeaux pour 35,660 ; la Rochelle pour 31,330. L'importation moyenne de toute la France est de 284,695 qx. mét. La moyenne des exportations de la France est de 55,116 qx. mét. Marseille y figure pour 20,485 qx. mét., le Havre pour 10,494, Bordeaux pour 6,636, etc.

été de 7,090 q. m. En 1827 et 1829 elle n'a rien reçu. En 1831 son chiffre est de 1,480 q. m. ; en 1833 de 9,840 ; en 1836 de 21,700 ; en 1840 de 43,426.

PORTS D'ARRIVÉE.	NAVIRES.			PRODUITS DE PÊCHES IMPORTÉS.			
				MORUES.			
	Navires.	Tonnage.	Equipage.	Vertes.	Sèches.	Huiles.	Draches rogues issues.
				q. m.	q.m.	q.m.	q.m.
Dunkerque......	85	5,636	1,056	38,573	—	2,367	1,449
La Rochelle......	43	4,681	593	36,305	693	536	286
Honfleur........	6	709	89	4,932	—	93	79
Dieppe.........	1	89	14	847	—	—	13
Fécamp........	11	1,460	158	8,868	—	95	167
Boulogne.......	5	453	113	3,410	—	155	89
Cette..........	34	5,355	574	31,152	3,872	444	7,958
Marseille.......	56	8,674	2,516	5,757	67,661	3,511	104
Nantes.........	4	488	86	2,559	—	26	17
Bayonne........	8	922	119	263	4,874	117	377
Granville.......	47	6,253	1,463	12,062	7,408	2,712	1,071
Bordeaux.......	60	7,840	862	67,089	5,296	1,279	203
St.-Martin (île de Ré).........	1	190	20	514	—	14	—
Saint-Malo......	23	2,792	787	1,758	5,402	949	364
Saint-Servan....	23	3,160	897	2 945	6,268	971	462
Binic...........	12	1806	630	36	6	301	118
Le Havre......	5	610	149	—	4,958	469	—
Le Légué.......	10	1,288	411	9	251	1,653	245
Rochefort.......	6	489	101	2,326	414	54	64
Portrieux.......	3	363	127	—	57	59	42
Paimpol.......	4	807	258	9	10	3	32
Port-Vendres....	2	329	30	2,051	—	15	—
Lorient.........	2	173	48	603	106	24	26
Totaux.....	451	54,567	11,101	222,068	107,276	15,847	13,166

Une partie des morues provenant de cette pêche sert à approvisionner le midi et l'est de la France ; le surplus est réexporté avec jouissance de prime. L'exportation totale, en 1833, s'est élevée à 4,901,861 kil. morues. En 1840, à 5,994,531 kil. Marseille figure dans ces quantités en 1833, pour 2,479,185 kil. ; en 1840, pour 2,733,413 kil. répartis comme suit :

	En 1833.		1840.
Pour la Martinique............	2,25,168	kil.	81,772
» Guadeloupe............	93,965	»	55,422
» Bourbon...............	26,846	»	6,106

		1833.		1840.
»	Sénégal	—		1,311
»	Italie	1,805,331	»	2,243,794
»	Levant et la Barbarie	327,875	»	345,008

Des primes ont toujours été accordées à la pêche de la morue(1) Voici comment elles ont été fixées par la dernière loi votée en 1841 :

» Art. 1er. Les primes accordées pour l'encouragement de la pêche à la morue, seront fixées comme suit, du 1er mars 1842 au 31 décembre 1850, savoir :

Primes d'armement. — 1° Cinquante francs par homme déquipage pour la pêche, avec sécherie, soit à la côte de Terre-Neuve, soit à Saint-Pierre et Miquelon, soit sur le grand banc de Terre-Neuve ;

2° Cinquante francs par homme d'équipage pour la pêche sans sécherie dans les mers d'Islande ;

3° Trente francs par homme d'équipage pour la pêche sans sécherie sur le grand banc de Terre-Neuve ;

4° Quinze francs par homme d'équipage pour la pêche au Dogger-Bank.

Primes sur les produits de la pêche. — 1° Vingt-deux francs par quintal pour l'importation aux colonies françaises, tant en Amérique qu'au-delà du cap de Bonne-Espérance, des morues sèches de pêche française expédiées directement des côtes de Terre-Neuve et de Saint-Pierre et Miquelon ou extraites des entrepôts de France ;

2° Seize francs par quintal pour l'importation aux même colonies de morues sèches de pêche française, lorsque ces morues seront exportées des ports de France, sans y avoir été entreposées ;

3° Quatorze francs par quintal pour les morues sèches de pêche rançaise, expédiées soit directement des lieux de pêche, soit des ports de France et importées, soit dans les états étrangers de la

(1) La loi du 10 avril 1791 fixait la prime à 8 livres par quintal de Morues exportées à l'étranger. (Il fut payé, pour cet objet, en 1792, 484,516 livres) à 12 livres par quintal, à la destination des colonies. (Payé pour cet objet, en 1792, 414,869 livres), et à 75 livres par homme d'équipage employé à la pêche sur la côte occidentale de Terre-Neuve. (Payé pour cet objet en 1792, 51,750 livres). De 1835 à 1839, la dépense moyenne des primes a été de 96,971 fr.

mer des Antilles ou de l'Amérique, sur les côtes de l'Océan Atlantique, par les ports où il existe un consul français, soit en Espagne ou en Portugal, dans les états étrangers sur les côtes de la Méditerranée et dans l'Algérie;

4° Dix francs par quintal pour l'importation en Espagne, par terre, de morues sèches de pêche française;

5° Douze francs par quintal pour les morues sèches de pêche française, expédiées soit directement des lieux de pêche, soit des ports de France, et importées dans les ports britanniques.

Rogues de morue. — 6° Vingt francs par quintal de rogues de morue que les navires pêcheurs rapporteront en France du produit de leur pêche.

Cette loi a élevé de 12 à 14 fr. la prime d'exportation des morues portées en Espagne, en Portugal et dans les états de la Méditerranée. Elle accorde une nouvelle prime aux expéditions destinées aux états de l'Amérique Méridionale, dans la mer des Antilles et sur les côtes de l'Océan Atlantique, afin d'accroître nos moyens d'échange avec le Brésil et les Antilles Espagnoles, et d'ouvrir à notre navigation une nouvelle source de mouvement et d'activité.

Il est à désirer que ces encouragemens permettent au commerce marseillais de prendre part aux armemens pour la pêche de la morue. Pourquoi notre marine laisserait-elle toujours l'honneur et les profits de cette navigation aux ports français de l'Océan ? Il est un littoral plus rapproché que Terre-Neuve et qui lui offre une pêche moins dangereuse, non moins abondante. Pourquoi n'exploiterait-elle pas la côte occidentale d'Afrique autrefois fréquentée par les Portugais, aujourd'hui seulement par les pêcheurs des îles Canaries qui en retirent annuellement 150,000 qx. de morue? Ces parages qui s'étendent depuis Mogador jusqu'à l'embouchure de la Gambie, ont été signalés par M. Sabin Berthelot comme les plus poissonneux de l'Océan (1).

(1) D'après ses calculs, le pêcheur canarien pêche annuellement 10,714 kil. de poisson, et celui de Terre-Neuve seulement, 400 kilogr. M. Bouet, commandant de la station d'Afrique, a reconnu, dans un rapport au ministre de la marine, du 15 novembre 1841, la vérité des assertions de M. Berthelot; mais l'impossibilité où l'on a été jusqu'à ce jour, de faire sécher convenablement le poisson, n'a pas permis l'exploitation en grand d'une pêche qui serait si facile dans ces parages où les mers sont belles et les brises régulières.

§ III. — PETITE PECHE.

Pêcheurs étrangers. — On pourrait les soumettre aux charges qui pèsent sur les pêcheurs français. — Nombre des bateaux pêcheurs dans les quartiers maritimes du département. — Produits de la pêche. — Abus.

On appelle ainsi la pêche qui se fait le long des côtes.

La petite pêche a lieu auprès de Marseille, ou par des madragues ou par des bateaux français, catalans et napolitains.

En principe, tout produit de pêche importé par navire étranger ou provenant de pêche étrangère, ne peut être admis qu'après l'acquittement d'un droit d'entrée de 40 fr. par 100 kilog. par navire français, ou de 44 fr. par navire étranger. Ainsi, les bateaux catalans et napolitains qui se livrent à la pêche le long de nos côtes, ne devraient introduire les produits de leur travail qu'après l'acquittement de ce dernier droit d'entrée, s'il n'y avait exception en leur faveur.

Cette exception résulte pour les premiers de l'article 3 de la convention du 2 janvier 1768, réglant que « les pêches sur les côtes » de France et d'Espagne, seront également communes aux deux » nations, à condition que les Français et les Espagnols s'assu- » jétiront respectivement dans les endroits où ils se détermineront » de pêcher, aux lois, statuts et pragmatiques qui se trouve- » ront établis pour les pêcheurs nationaux...... »

L'exception en faveur des Napolitains résulte, dit-on, d'une ordonnance de 1691.

Le nombre des bateaux pêcheurs étrangers est, à Marseille, dans la proportion d'un quart, environ, sur celui des bateaux français (1830).

On se plaint de ce grand nombre d'étrangers qui se livrent à la pêche le long des côtes de Marseille. On prétend que le nombre des bateaux qu'ils emploient va toujours croissant, et que les équipages des bateaux de pêche français sont en grande partie composés d'étrangers. Il résulte de cet envahissement, dit-on encore, un grand découragement pour les pêcheurs nationaux, parce qu'ils ne peuvent nullement soutenir la concurrence avec des étrangers qui, quoique établis en France de père en fils depuis longues années, continuent à faire inscrire leurs enfans comme étrangers, afin de les exempter des charges du service.

Il en résulte diminution graduelle dans les inscriptions maritimes, et, par conséquent, accroissement de charges pour le peu de marins français inscrits.

J'ignore si ces plaintes n'ont rien d'exagéré, mais il est certain que les pêcheurs nationaux sont dignes d'intérêt et de protection.

La pêche fournit d'excellens matelots habitués aux privations dès leur bas âge. Elle est la première école de nos jeunes marins, et souvent la dernière ressource des anciens; elle répand l'activité dans nos chantiers, procure un moyen d'existence à de nombreux marchands saleurs, voituriers, etc.; elle fournit un aliment sain, agréable et à bon marché à toutes les classes de la population; elle est l'école où nos escadres et nos convois vont chercher leurs matelots, comme il en est de spéciales où se forment les officiers. Il serait donc juste et convenable de puiser dans la législation actuelle les moyens qu'elle offre de favoriser et de développer la petite pêche faite par les nationaux.

L'art. 2 de l'acte de navigation du 21 septembre 1793, porte: « Après le premier janvier 1794, aucun bâtiment ne sera réputé » français, n'aura droit aux privilèges des bâtimens français, s'i » n'a pas été construit en France, ou dans les colonies ou autres » possessions de France, ou déclaré de bonne prise faite » sur l'ennemi ou confisqué pour contravention aux lois de la » France, s'il n'appartient pas entièrement à des Français, et » si les officiers et trois quarts de l'équipage ne sont pas Fran» çais. »

Par l'application rigoureuse de cet article, on pourrait forcer les pêcheurs étrangers à se faire naturaliser et par conséquent à participer aux charges qui pèsent sur les pêcheurs français. Cette mesure n'aurait rien d'injuste à l'égard des étrangers et ne les repousserait pas loin de nos bords. « Ils ne quitteraient point un » pays qu'ils habitent depuis long-temps, et où la plupart sont nés, » dit M. d'Heureux, dans une note qu'il a bien voulu rédiger sur » ce sujet; ils renonceraient sans peine à une patrie qu'ils ont » oubliée ou qu'ils n'ont jamais connue, dont ils ne savent même » plus le langage, et ils s'empresseraient alors de payer leur tribut » au service du roi, pour acquérir par là le droit de faire partie » de l'inscription maritime et de commander leurs bateaux. »

Le tableau suivant, établi en 1830 d'après les documens fournis par MM. les commissaires des classes de la marine, fait connaître

le nombre de bateaux et de marins nationaux ou étrangers employés à la pêche sur nos côtes :

GENRE OU ARTS de pêche.	QUARTIER. maritime.	Bâtimens.	Tonnage.	NOMBRE d'hommes.
Filets et palangres.	Marseille......	256	1,150	1,500
	Martigues	110	990	584
	La Ciotat......	87	255	567
	Arles	6	22	30
		459	2,417	2,381
Madragues.	Marseille 11 La Ciotat 1	72	150	180
Bourdigues....	Martigues 11 Fos...... 1 Marignane 1	56	50	50
	Totaux.......	687	2,617	2,611

D'après les tableaux publiés par l'administration des douanes, le nombre des bateaux français se livrant journellement à la petite pêche était au 31 décembre 1838, à Marseille, de 196, jaugeant 610 tx., montés par 620 hommes ; à Cassis, 29, jaugeant 75 tx., montés par 102 hommes ; à La Ciotat, de 100, jaugeant 300 tx., montés par 490 hommes.

La plus grande partie des produits de la pêche à Marseille est consommée ; le reste est élaboré dans les ateliers de salaisons.

La pêche du thon paraît avoir été beaucoup plus abondante dans les siècles précédens qu'aujourd'hui. L'auteur du traité *de Laudibus Provinciæ*, évêque de Senès, qui écrivait au XVI[e] siècle, dit qu'en un jour on pêcha à Marseille huit mille thons (1).

Lorsque le poisson fut soumis, en 1814, à un droit d'octroi, on constata qu'il en était introduit à Marseille environ un million de kil. par an.

Les produits de la pêche sont évalués par la *Statistique des Bouches-du-Rhone* à 1,563,000 fr. dans tout le département,

(1) Page 39.

pour une quantité de 2,856,000 kil. poisson, ce qui fait en moyenne 55 cent. par kilogramme. Aujourd'hui le prix est beaucoup plus élevé. On ne peut évaluer le poisson pêché sur nos côtes à moins de 1 fr. le kil. Les quantités de poisson constatées par les peseurs publics à Marseille, s'élèvent en moyenne à 2,000,000 de kilog. par an (1).

Depuis quelque temps il s'est glissé un abus grave dans la pêche qui a lieu sur nos côtes. On emploie des filets traînans ou à mailles trop serrées qui enlèvent le menu fretin et déracinent les plantes où les poissons ont l'habitude de déposer leurs œufs. Il en est résulté une destruction presque totale du poisson le long des côtes ; les pêcheurs sont obligés d'aller à 15 ou 20 lieues. Aussi le poisson est toujours plus cher. Pendant que j'étais chargé (en l'absence du maire) de l'administration municipale, je m'efforçai de mettre un terme à ces graves abus par des arrêtés sévères.

CHAPITRE III.

CABOTAGE.

Son importance. — Observations sur les états de navigation dressés par la Douane.

La marine et la douane distinguent le cabotage en grand et petit. Mais toutes deux partent de bases différentes dans les distinctions qu'elles établissent. En matière de douane, on appelle grand cabotage la navigation d'un port français de l'Océan dans un port français de la Méditerranée, et *vice versâ*, et l'on nomme petit cabotage, celle qui a lieu d'un port français sur une mer dans un autre port français de la même mer. J'ai adopté cette définition.

Le cabotage de Marseille, avec les ports de l'Océan et de la Méditerranée offre de grands avantages à cette ville.

(1) Voir le tome I, pages 142 et 143.

Son importance est telle qu'il emploie année moyenne (prise sur six années de 1825 à 1830) 3,650 navires, jaugeant ensemble 196,206 tonneaux, équipés de 18,182 hommes. (1) La France entière emploie à cette navigation 69,813 navires, jaugeant ensemble 2,203,989 tonneaux, équipés de 274,026 hommes (2). En comparant ces résultats, on remarque que Marseille fait à elle seule, en tonnage, les 89 millièmes du cabotage de la France (3).

Je dois faire remarquer que la France n'emploie pas réellement 69,813 navires, montés par 274,026 hommes. C'est une manière fictive de présenter le mouvement de la navigation. Il n'y a qu'une chose réelle dans le résultat présenté, c'est que 69,813 navires sont sortis de France à destination de ports français, et qu'une capacité de 2,203,989 tonneaux, a été employée au transport des marchandises de cabotoge, et cela ne veut pas dire encore que 2 millions et tant de tonneaux de marchandises aient été transportés par cabotage, car souvent des navires sont expédiés ou sur lest, ou n'ayant point leur cargaison complète.

Les voyages d'un même navire caboteur sont d'autant plus fréquens que les distances qu'il parcourt sont plus rapprochées ; il est tel de ces navires qui ne fait qu'un voyage par an ; tel autre en fait 20 à 30.

Les navires armés dans les ports de l'Océan, pour la pêche de la morue, figurent annuellement sur les états de navigation pour deux voyages, s'ils ne font point leur retour dans leur port d'armement, et pour un seulement s'ils font leur retour dans ce port. Dans le premier cas, ils sont présentés comme revenant de la grande pêche, puis comme ayant fait un voyage de cabotage ; car généralement tous ces navires chargent au lieu de leur retour des produits pour leur port d'armement. Dans le cas contraire, c'est-à-dire, s'ils font leur retour direct au port d'armement, ils ne sont

(1) Voir pour 1792, le premier volume, page 106.

(2) Ces chiffres sont ceux de 1825 à 1330 ; en 1840, le mouvement général du cabotage, en France a été de 85,978 navires, jaugeant 2,314,735 tx., et montés par 331,874 marins. Cette navigation s'est répartie entre le grand et le petit cabotage pour le nombre des navires dans la proportion ci-après : 1 pour cent pour le premier, 99 pour le second. Marseille entre dans ce mouvement pour 3,262 navires, jaugeant 197,378 tx., montés par 17;566 marins et chargés de 164,693 tonnes de marchandises.

(3) En 1840, la part de Marseille dans le cabotage de la France, est de 9 centièmes pour les marchandises *reçues*, et de 7 centièmes pour les marchandises *expédiées*.

repris que pour un voyage à la grande pêche. Cette espèce de navires est celle qui présente le moins de doubles emplois.

Cette navigation est protégée en France par l'exclusion des navires étrangers, sauf les espagnols, par le peu d'élévation du droit de tonnage sur les navires français au-dessus de 30 tonneaux, et par l'exemption de ce même droit sur les navires au-dessous de ce tonnage.

§ 1er. — GRAND CABOTAGE

Cabotage entre Marseille et l'Océan. — Entre l'Océan et la Méditerranée. — Part des divers ports de la Méditerranée dans cette navigation. — Commerce avec Rouen. — Nantes. — Caen. — Le Havre. — Bordeaux. — Autres ports. — Valeur des importations et des exportations en 1827 et 1839. — Mutations d'entrepôt. — Savons expédiés de Marseille pour l'Océan. — Demande de la suppression du plombage.

Le mouvement du cabotage entre Marseille et l'Océan, de 1837 à 1840, a présenté les résultats suivans :

Cabotage entre Marseille et l'Océan.

ANNÉES.	ENTRÉE A MARSEILLE.			SORTIE DE MARSEILLE.		
	Navires.	Tonnage.	Poids des cargaisons	Navires.	Tonnage.	Poids des cargaisons.
			tonnes de 1000 k.			tonnes de 1000 k.
1837.......	456	66,050	67,191	322	51,027	49,068
1838.......	332	42,907	39,934	381	56;990	53,369
1839.......	266	34,291	28,485	327	46,944	48,866
1840.......	202	24,577	20,131	305	45,019	46,578

L'état suivant fait connaître quel a été le poids total des marchandises expédiées des ports de la Méditerranée pour l'Océan et *vice versâ* pendant les mêmes années; on remarquera que le principal aliment des transports de l'Océan dans la Méditerranée est le blé (1); quand les prix de notre marché n'offrent pas d'avantage aux expédition de la Bretagne, la navigation se ralentit ainsi qu'on le voit dans les tableaux qui précèdent et qui suivent :

(1) En 1837 Marseille a reçu de la Bretagne et de l'ouest de la France, 416,000 hect. blés indigènes.

Cabotage de l'Océan dans la Méditerrannée.

Poids des cargaisons en tonnes de 1,000 kil.

MARCHANDISES.	1837	1838	1839	1840
Grains et farines......	73,683	33,850	16,120	10,642
Huiles de graines grasses...............	6,888	8,575	7,050	5,463
Légumes............	—	5,130	6,621	5,657
Bois communs........	1,713	344	500	1,197
Résines de pin et de sapin...............	1,454	2,057	1,401	1,059
Autres marchandises..	12,211	8,850	7,887	8,211
Totaux......	95,949	58,806	39,579	32,229

Cabotage de la Méditerranée dans l'Océan.

Poids des cargaisons en tonnes de 1,000 kil.

MARCHANDISES.	1837	1838	1839	1840
Vins (1)......... ...	36,570	42,770	46,517	26,336
Savons..............	25,670	27,456	24,883	26,973
Eaux-de-vie.........	6,611	7,311	10,614	12,829
Huiles...............	—	1,057	442	795
Soudes, potasses, produits chimiques.. ..	5,171	5,662	5,396	4,726
Sel marin...........	—	1,811	5,796	6,984
Bois communs........	1,646	470	38	165
Engrais............	—	4,272	5,796	6,995
Garance.............	—	2,984	1,763	1,745
Autres marchandises..	18,557	7,087	4,987	4,763
Totaux......	94,225	100,880	106,232	91,311

(1) Les boissons de toute nature expédiées de Marseille, en 1825, pour les ports de l'Océan, de Bordeaux à Rouen inclusivement, ont présenté une quantité de 20,944, barriques contenant 45,625 hectolitres. Les autres marchandises ont présenté un effectif de 178,682 colis pesant ensemble 28,068 tonnes. A cette quantité on doit ajouter 2,000 tennes environ pour les expéditions vers les ports non compris dans la ligne de Bordeaux à Rouen, tels que Dunkerque, Saint-Valéry-sur-Somme, Bayonne, etc.

Voici dans quelle proportion les ports de la Méditerranée ont contribué aux envois pour l'Occéan : les nombres relatifs au port de Cette font connaître l'importance de son commerce et la concurrence sérieuse qu'il oppose à celui de Marseille.

Cabotage de l'Océan à la Méditerranée.

Poids de cargaisons en tonnes de 1,000 kil.

PORTS D'EXPÉDITIONS.	1837	1838	1839	1840
Marseille...........	49,068	53,369	48,866	46,578
Cannes.............	—	431	401	802
Toulon.............	—	2,262	2,813	1,283
Salins d'Hyères.......	—	954	2,443	3,270
Bandol.............	—	—	3,209	103
Bouc...............	816	500	2,267	3,235
Cette..............	31,762	33,688	39,496	33,017
Port-Vendres........	5,345	5,946	6,130	2,840
Autres ports.........	7,234	3,730	607	183
Totaux.......	94,225	100,880	106,232	91,311

Les ports principaux de l'Océan avec lesquels Marseille entretient des relations, rangés à peu près dans l'ordre de leur importance, sont Rouen, Nantes, Bordeaux, Dunkerque, le Havre, Caen, La Rochelle, Rochefort, Saint-Malo, Brest, Granville, Morlaix, etc.

Rouen a reçu de Marseille en 1825, 14,725 barriques de vins et esprits, et 106,480 colis marchandises diverses ; cette ville reçoit en grande quantité des articles nécessaires à ses nombreuses fabriques. Marseille lui a expédié en 1827 :

Carbonate et sel de soude...	2,865,879	kil.
Coton en laine.............	37,893	»
Garance en racine.........	326,108	»
Id. moulue	1,419,889	»
Huile d'olive..............	429,911	»
Noix de galles............	185,453	»
Potasse..................	97,132	»
Soufre épuré et sublimé.....	349,043	»
Sulfate de soude..........	799,253	»
Id. d'alumine........	147,445	»
Sumac..................	243,531	»

Beaucoup de produits chimiques nécessaires à ses fabriques ;

Savon .... 13,449,930 kil.
Suc de réglisse.............. 35,977 »
Vin...................... 407,552 lit.

La majeure partie des marchandises que reçoit Rouen est destinée à Paris.

Marseille n'est pas le seul port de la Méditerranée qui expédie des marchandises à Rouen. Voici dans quelle proportion se sont réparties les expéditions de 1837 à 1840.

Envois des ports de la Méditerranée pour Rouen.

(Poids des cargaisons en quintaux métriques de 100 kil.)

PORTS D'EXPÉDITION.	1837	1838	1839	1840
Antibes..............	16	392	31	—
Cannes..............	762	2,213	2,062	4,488
Saint-Raphaël........	5	—	—	—
Toulon	8,156	12,159	9,554	4,342
Bandol	5,525	15,124	12,967	76
Marseille	148,474	143,363	115,962	113,368
Cette................	56,573	94,119	106,686	71,233
La Nouvelle..........	1,921	4,290	2,312	1,814
Port-Vendres........	37,336	52,729	58,371	28,387
Totaux...........	258,768	324,409	307,945	223,708

Ces expéditions ont consisté dans les marchandises ci-après en 1838, 1839 et 1840.

		1838.	1839.	1840.
Vins......................	q. m.	172,131	189,174	88,499
Savons	»	70,588	46,334	59,467
Garance..................	»	22,368	13,530	12,625
Produits chimiques.......	»	17,623	12,562	15,776
Marbres..................	»	—	3,269	330
Eaux-de-vie	»	9,728	16,972	24,638
Soufre....................	»	—	2,532	1,071
Huile	»	6,379	2,660	4,422
Sumac, avelanèdes, carthames	»	—	—	3,486
Bois exotique............	»	3,937	2,517	1,601
Fruits	»	—	1,847	1,526
Gommes..................	»	—	—	991
Autres marchandises.......	»	21,655	16,548	9,276
Totaux........		324,409	307,945	223,708

Les envois de Rouen dans la Méditerranée sont loin de balancer ce qu'elle en reçoit : leur poids total en 1837 a été de 63,186 q. m., dont 41,223 pour Marseille ; en 1838, de 12,327, dont 7,752 pour Marseille ; en 1839, de 5,230, dont 3,165 pour Marseille ; en 1840, de 14,241, dont 9,080 pour Marseille, consistant en grains et farines, huiles de graines, zinc, sulfate, tourteaux, etc.

Nantes, dans l'ordre de l'importance des transactions avec Marseille, vient après Rouen. Placée à l'embouchure de la Loire, elle distribue jusqu'au cœur de la France les nombreux produits qu'elle reçoit. Marseille lui a expédié, en 1825, 2,143 barriques de boissons et 38,721 colis d'autres marchandises.

En 1827, elle a reçu de Marseille, parmi beaucoup d'autres articles, ceux qui suivent, savoir :

Carbonate et sel de soude........	41,898	kil.
Fruits secs....................	34,263	»
Huile d'olive..................	20,561	»
Noir animal (d'os).............	2,581,417	»
Poivre	41,739	»
Potasse	56,988	»
Sulfate d'alumine..............	102,578	»
Sumac	17,176	»
Savon..........................	5,510,484	»
Soufre épuré et sublimé........	80,144	»
Vins	83,231	lit.

Les principaux articles qu'elle a expédiés à Marseille pendant la même année consistent en :

Blé, froment...................	6,809,659	lit.
Huile de graine	13,715	kil.
Légumes secs...................	150,401	»
Peaux tannées et corroyées......	60,360	»
Pierres à feu..................	233,786	»
Toile de chanvre...............	33,111	»
Viande salée...................	23,746	»

De 1837 à 1840, les envois de la Méditerranée à Nantes se sont répartis comme il suit :

Expéditions de la Méditerranée pour Nantes.

(Poids des cargaisons en quintaux métriques de 100 kil.)

PORTS D'EXPÉDITIONS.	1837	1838	1839	1840
Antibes..............	—	7	1	—
Cannes..............	322	466	211	1,468
Bandol..............	—	—	2,834	—
Toulon..............	6	886	—	1
Marseille............	94,383	90,062	102,504	117,402
Cette..............	14,968	26,506	25,048	18,418
La Nouvelle.........	—	—	2,395	—
Bastia..............	1,418	—	—	—
Calvi..............	1,747	—	—	—
Totaux.......	112,844	117,927	132,993	137,289

Ces expéditions ont consisté dans les marchandises ci-après, en 1838, 1839 et 1840 :

		1738.	1839.	1840.
Savons..............	q. m.	54,698	48,044	55,306
Vins................	»	28,536	29,752	16,683
Engrais..............	»	21,269	40,478	55,910
Eaux-de-vie..........	»	3,510	6,109	2,081
Produits chimiques.....	»	1,607	1,172	2,289
Huiles de graines......	»	1,470	434	1,468
Marbres..............	»	—	450	180
Soufres..............	»	1,161	3,253	915
Pierres et terres servant aux arts et métiers...	»	—	484	478
Chanvre..............	»	1,107	—	—
Autres marchandises...	»	4,569	2,817	1,979
Totaux..............		117,927	132,993	137,289

Nantes a expédié à Marseille en 1837, 132,914 q. m. de marchandises; — en 1838, 46,081 ;— en 1839, 25,714 ,— en 1840, 19,885 , consistant en grains et farines , légumes , pierres à feu chanvre, câbles en fer, etc.

Caën a reçu de Marseille, en 1825, 12,994 colis de diverses marchandises.

De 1837 à 1840 , les envois de Marseille, Cannes et Cette pour cette ville, se résument dans les nombres suivans :

Envois de la Méditerranée à Caen.

(Poids des cargaisons en quintaux métriques de 100 kil.)

PORTS D'EXPÉDITIONS.	1837	1838	1839	1840
Cannes..............	58	67	54	153
Marseille............	12,371	15,774	14,639	14,466
Cette...............	3,367	5,953	6,903	8,261
Totaux.....	15,796	21,794	21,596	22,880

Ces expéditions ont consisté dans les marchandises ci-après, en 1838, 1839 et 1840 :

		1838.	1839.	1840.
Savons...............	q. m.	13,807	12,729	13,298
Vins	»	5,530	6,112	5,536
Eaux-de-vie	»	—	1,458	2,593
Soude	»	—	622	656
Huiles grasses...... ..	»	—	—	107
Autres marchandises...	»	2,457	675	690
Totaux...........	q. m.	21,794	21,596	22,880

Caen a expédié à Marseille, en 1837, 4,733 qx. m. de marchandises; — en 1838, 2,850 ; — en 1839, 1574, consistant en pommes de terre, huiles grasses, etc., rien en 1840.

Le Havre a reçu de Marseille en 1825, 5,928 colis; de 1837 à 1840 les expéditions de la Méditerranée pour ce port se sont réparties comme il suit :

Envois de la Méditerranée au Havre.

(Poids des cargaisons en quintaux métriques de 100 kil.)

PORTS D'EXPÉDITIONS.	1837	1838	1839	1840
Cannes..............	609	344	305	78
Toulon..............	4,129	7,645	11,357	7,027
Bandol..............	12,318	17,897	16,116	957
La Ciotat............	—	—	321	—
Marseille	118,011	160,449	127,515	99,041
Cette...............	103,156	64,278	60,980	44,327
Port-Vendres........	16,111	6,733	2,920	—
Totaux	254,334	257,346	219,514	151,430

Ces expéditions ont consisté dans les marchandises ci-après en 1838, 1839 et 1840 :

		1838.	1839.	1840.
Vins	q. m.	124,060	111,047	51,420
Savons	»	76,072	70,915	56,562
Produits chimiques (potasse, soudes, natrons)	»	22,265	15,715	18,157
Eaux-de-vie	»	8,095	9,750	13,313
Garance	»	6,539	3,090	4,341
Bois exotiques	»	—	1,413	1,544
Soufre	»	—	1,028	323
Marbre	»	—	850	1,191
Autres marchandises	»	20,315	5,706	4,579
		257,346	219,514	151,430

Le Havre a envoyé à Marseille, en 1837, 17,082 quintaux métriques de marchandises. — En 1838, 7,304.— En 1839, 2,853. En 1840, 4,521, consistant en grains et farines, zinc, graisse de poisson, tabac en feuilles, etc.

Les relations de *Bordeaux* avec Marseille seraient beaucoup plus importantes sans l'existence du canal du Languedoc, qui permet à Marseille d'approvisionner directement une grande partie de cette province, de la Gascogne et de la Guienne.

Toutefois, Marseille a expédié à Bordeaux, en 1837, jusqu'à 22,421 quintaux métriques de marchandises, mais depuis, une décroissance rapide se manifeste dans nos envois, ainsi que cela ressort du tableau suivant :

Envois de la Méditerranée à Bordeaux.

(Poids des cargaisons en quintaux métriques de 100 kil.)

PORTS D'EXPÉDITIONS.	1837	1838	1839	1840
Marseille	22,421	12,479	6,562	3,817
Cette	2,563	—	—	—
Cannes	—	10	6	7
Totaux	24,984	12,489	6,568	3,824

Ces expéditions ont consisté dans les marchandises ci-après, en 1838, 1839 et 1840 :

	1838.	1839.	1840.
Savons................q. m.	6,727	2,977	984
Produits et déchets divers »	—	1,204	—
Cendres, regrets d'orfèvre »	—	663	42
Bois communs.......... »	3,830	—	1,335
Graisses de poisson..... »	—	305	—
Soufre............... »	638	503	274
Pierres et terres servant aux arts et métiers........ »	—	214	3
Matériaux à bâtir....... »	355	—	—
Noir animal............. »	—	171	—
Ouvrages en métaux..... »	158	—	1,004
Alcalis................ »	—	140	—
Autres marchandises..... »	781	391	182
	12,489	6,568	3,824

Bordeaux a expédié à Marseille en 1837, 12,642 quintaux métriques de marchandises. — En 1838, 6,603. — En 1839, 3,641. — En 1840, 4,634, consistant en vins et eaux-de-vie, légumes secs, grains et farines, bois exotiques.

Il est d'autres ports sur l'Océan qui entretiennent avec la Méditerranée des rapports actifs.

Dunkerque en a reçu en 1837, 93,934 q.m.— En 1838, 83,390. En 1839, 120,575.— En 1840, 128,787, dont 15,943 de Marseille, 69,774 de Cette, 17,995 de Bouc, 23,667 des Salins d'Hyères, 1,408 de Cannes.

Saint-Valéry-sur-Somme a reçu de la Méditerranée en 1837, 48,341 qx. mét. — En 1838, 39,493. — En 1839, 64,326. — En 1840, 58,871, dont 31,474 de Marseille.

Dieppe a vu arriver de la Méditerranée en 1837, 6,892 qx. mét. — En 1838, 8,663. — En 1839, 5,198. — En 1840, 8,307. Presque tout vins et eaux-de-vie de Cette.

Bayonne, 968 qx. mét. en 1837. — 419 en 1838. — 7 en 1839. — 811 en 1840, dont 510 quintaux métriques savon de Marseille.

Le tableau du commerce de Marseille avec l'Océan en 1827, présente à la colonne des importations une valeur de 9,976,483 francs; et à celle des exportations une valeur de 21,609,601 fr.

En 1839, la valeur des expéditions de Marseille pour les ports français de l'Océan, s'est élevée à 29,804,532 fr., dont le savon forme près de la moitié. Les importations de ces ports à Marseille présentent une valeur de 19,248,074 fr., où les grains et farines, les huiles, les résines et les tissus entrent pour les plus fortes sommes.

A ce mouvement commercial, il faut ajouter celui qui a lieu par suite de mutations d'entrepôts d'une mer dans l'autre. Marseille a reçu de cette manière, des entrepôts de l'Océan, en 1839, pour 977,480 fr. Elle a expédié de son entrepôt sur ceux de l'Océan, pour 4,475,851 fr. Réunissant ces totaux à ceux ci-dessus, nous avons pour les importations du grand cabotage à Marseille, 20,225,554 fr., et pour les exportations 34,280,383 fr.

Voici le tableau des expéditions de Marseille pour l'Océan par mutation d'entrepôt, de 1837 à 1840 :

Mutations d'entrepôt par voie de cabotage de Marseille dans l'Océan

(Quintaux métriques de 100 kil.)

ANNÉES.	Rouen.	Havre.	Nantes	Dunkerque.	Bayonne	Autres ports	Total.
1837	20,652	5,100	2,151	1,635	3,145	2,727	35,310
1838	14,513	13,370	7,264	18,026	1,806	8,098	63,078
1839	27,199	21,539	5,877	8,202	—	2,526	65,333
1840	18,090	8,237	3,011	8,013	26	14,070	51,447

Les principales marchandises expédiées de l'entrepôt sont les grains et farines, le soufre, le marbre, l'huile d'olive, les bois exotiques, etc.

Marseille a reçu des ports français de l'Océan par mutation d'entrepôt :

En 1837, 7,852 qx. m. — En 1838, 24,138, dont 9,263 de Bordeaux ;

En 1839, 12,388 qx. m. dont 8,447 de Bordeaux ;

En 1840, 12,854 dont 5,636 de Bordeaux, 4,260 du Havre, 1,601 de Calais, consistant en sucre brut, produits chimiques, houilles, fers, café, peaux brutes, nitrate de soude, coton, bois exotiques, etc.

Les envois que nous font les ports de l'Océan sont d'une valeur inférieure à celle de nos expéditions, parce que tous les objets d'une valeur élevée, tels que draps fins, toiles fines, tissus de coton, etc., que nous recevons de l'intérieur du royaume, nous sont expédiés par terre.

Un examen attentif de la nature des marchandises que Marseille reçoit et expédie, prouve facilement que le commerce avec l'Océan est infiniment avantageux à notre ville.

Marseille reçoit des peaux brutes pour ses tanneries; des blés qui viennent balancer les prix de ceux du Languedoc; des résines indigènes, nécessaires à ses constructions; de l'huile de graine, nécessaire à ses fabriques de savon, du bois feuillard, indispensable à ses tonneliers; des pierres à feu, presque toutes revendues à l'étranger avec bénéfice, (Marseille en exporte, année moyenne, 225,000 kil.); de l'étain brut, matière première; du zinc laminé pour le doublage des navires; du vin de Bordeaux pour assortir nos cargaisons; des pipes communes, revendues à l'étranger avec avantage; du coton filé dont les numéros manquent au midi de la France; des toiles de chanvre communes, indispensables pour conditionner les nombreux emballages qui ont lieu dans notre ville; enfin des peaux préparées pour l'assortiment de nos expéditions.

La nature des cargaisons de sortie présente les mêmes avantages; elles consistent dans des articles bruts et des produits fournis par le midi de la France, tels que fruits de table et oléagineux, huile d'olive, liége, vins et eaux-de-vie, garance (1), etc.

En articles tirés de l'étranger, tels que laines brutes, suif brut, denrées coloniales, gommes et résineux exotiques, suc et racines de réglisse, matières propres à la teinture, marbre, pierres ponces et à aiguiser, soufre brut, etc.

Ou enfin en objets fabriqués et préparés à Marseille, tels que les savons, les soufres épurés et sublimés, une grande quantité de produits chimiques, etc.

Le savon est le principal objet des exportations de Marseille pour les ports français de l'Océan. La valeur de cette exportation

(1) La quantité de ce produit expédié de Marseille en 1827, pour les ports français de l'Océan a été de 326,608 kil. en racine sèche, 1,574,076 kil. en garance moulue. L'exportation pendant la même année de Marseille pour cette destination en vins et eaux-de-vie, a été de 8,700 hectolitres vins et et 1,408 hectolitres eau-de-vie.

en 1827, a été de 15,291,128 fr. Voici de quelle manière elle a été répartie en 1827, 1838, 1839 et 1840 :

		1827.	1838.	1839.	1840.
Bordeaux..........	q. m.	8,742	6,727	2,977	984
La Rochelle........	»	705	6,502	6,882	7,502
Marans...........	»	3,349	6,652	6,219	7,029
Rochefort..........	»	5,318	610	450	760
St-Martin..........	»	67	—	12	—
Charente.........	»	174	—	—	—
Nantes...........	»	55,105	54,698	48,044	55,306
Lorient............	»	798	—	846	695
Hennebon	»	86	—	369	286
Brest.............	»	3,300	4,699	5,443	6,682
Morlaix...........	»	398	413	902	765
Landernau.	»	129	—	88	173
Roscoff...........	»	284	—	10	63
Le Légué..........	»	1,454	6,088	6,309	5,079
Binic.............	»	140	141	198	20
Portrieux..........	»	29	—	—	82
St-Brieux..........	»	1,724	—	—	—
Le Tréguier.......	»	27	20	—	14
Paimpol...........	»	6	90	—	207
St-Malo...........	»	3,300	6,497	6,345	7,381
St-Servan.........	»	688	1,058	606	870
Granville..........	»	1,685	1,128	1,112	1,222
Cherbourg........	»	88	—	—	—
Caen.............	»	14,737	4,987	12,729	13,298
Honfleur..........	»	1,194	2,475	2,440	2,252
Quillebœuf........	»	8	—	—	—
Rouen............	»	134,499	70,588	46,334	59,467
Le Havre.........	»	7,637	76,072	70,915	56,562
Dieppe...........	»	287	—	—	18
Fécamp..........	»	473	—	361	29
St-Valéry.........	»	8,749	12,691	27,249	28,092
Lecrotoy..........	»	6	—	—	—
Dunkerque........	»	662	1,916	1,332	1,407
Autres ports.......	»	—	10,503	663	13,486
Total.....	q. m.	255,848	274,555	248,835	269,731

Les opérations du cabotage sont entravées par la nécessité de mettre sous le plomb de la douane tout ce qui est expédié. Cette dépense de 25 ou 50 centimes par colis, est un impôt considérable qui pèse lourdement sur le commerce. On ne conçoit pas la nécessité du plombage pour le transport des marchandises françaises d'un port de France à un autre port de France, surtout pour les savons; quel intérêt aurait-on à détourner de leur destination des caisses de savon pour les verser à l'étranger? Celui qui le ferait se priverait sans motif du bénéfice de la prime d'exportation dont jouit ce produit. Ajoutons que le prix des plombs est d'une exagération exorbitante : la loi qui les institua en avait fixé la valeur à 15 c. C'est seulement lorsque la dépréciation des assignats amena le renchérissement de tous les produits que l'on porta le prix des plombs de douane à 50 centimes.

Il y aurait d'ailleurs des moyens aussi sûrs et bien moins coûteux de garantir les droits du trésor; ainsi, du Havre à Rouen les marchandises nationales sont affranchies du plombage par colis lorsque leur transport s'effectue par bateaux dont les écoutilles sont scellées du plomb de la douane.

Marseille réclame depuis long-temps contre le plombage. Le 17 avril 1821 sa Chambre de Commerce, à propos d'une pétition des négocians de la place, disait que les marchandises seules expédiées en transit devaient être soumises à cette formalité. Elle renouvela cette réclamation à M. le Ministre du Commerce lorsqu'il vint à Marseille en 1841.

§ II.

PETIT CABOTAGE.

Importations des divers ports de la Méditerranée à Marseille. — Département du Var. — Bouches-du-Rhône. — Hérault. — Détails sur le port de Cette. — Corse. — Production et commerce de cette île. — Ses envois à Marseille, de 1784 à 1788. — De 1806 à 1810. — De 1837 à 1840. — Expéditions de Marseille pour chacun de ses ports. — Navigation entre Marseille et la Corse. — Améliorations. — Nature des produits échangés. — Résumé du cabotage de Marseille dans la Méditerranée. — Navigation. — Echange avec chaque port. — Quantités des marchandises expédiées et reçues. — Valeurs des importations et des exportations. — Résumé des livres III et IV.

Le cabotage de Marseille dans la Méditerranée s'étend à tous les ports français qui bordent cette mer et à ceux de la Corse. Notre ville est le centre commun où toutes celles du littoral viennent s'approvisionner en denrées coloniales, productions du Le-

vant et d'autres contrées. Elle reçoit de ces mêmes villes les articles nécessaires à sa consommation, à ses fabriques et à ses cargaisons.

Voici à peu près ce que fournissent à Marseille les divers ports de la Méditerranée :

DÉPARTEMENT DU VAR.

Antibes et Cannes lui envoient, indépendamment de toutes sortes de parfumeries que produit Grasse, de l'huile, des fruits de table frais et secs, beaucoup de poterie grossière, des bois de construction et du sumac.

Le Golfe Juan, des briques et de la poterie grossière.

St-Raphaël, des planches de pin et des roseaux.

Port-Cros, de la soude factice, du sel de soude et du sulfate de soude.

St-Tropez, bois à brûler, balais de bruyère, roseaux, planches de pin, liège en planches et ouvré.

Gien, bois à brûler.

Toulon, planches de pin, marc d'olive, verrerie, bois à brûler, pavés.

La Seyne, vin ordinaire, cordages de chanvre.

St-Nazaire et Bandol, bois à brûler, vin ordinaire en grande quantité.

BOUCHES-DU-RHÔNE.

La Ciotat fournit à Marseille les objets suivans : bois à brûler, marc d'olive, huile d'olive en flacons pour nos colonies, vin ordinaire.

Cassis, des pierres et du vin d'une excellente qualité ;

Port de Bouc et les *Martigues*, acide sulfurique et muriatique, soude, carbonate de soude, sel de soude, sulfate de soude ; le tout provenant des fabriques de l'intérieur ;

Martigues fournit en outre des vins ordinaires.

Arles, toutes sortes de produits bruts et fabriqués provenant de l'intérieur du royaume, mais notamment ceux qui renferment peu de valeur sous un gros volume et pour lesquels, par conséquent, le transport par le Rhône offre de l'économie, tels sont le fer en barres, la fonte moulée, bois de construction et merrain, ouvrages en fer, fourrages, verrerie de toute sorte, houille etc.

Depuis l'établissement des bateaux à vapeur sur le Rhône, nous

recevons par Arles, beaucoup de marchandises du nord de la France que Lyon avait l'habitude de nous expédier par le roulage.

Cette ville est l'intermédiaire de la plupart de nos expéditions en transit, par le Rhône, vers l'Allemagne et la Suisse ; elle transborde aussi les nombreuses marchandises que nous adressons par cette voie à l'intérieur du royaume. A l'époque de la foire de Beaucaire elle reçoit encore de Marseille, malgré le déclin de ce marché, environ 1,800 tx. de produits divers.

HÉRAULT.

Cette nous envoie une infinité de produits bruts et fabriqués du Languedoc, principalement des vins et eaux-de-vie.

Ce port mérite une attention spéciale. Il n'a cessé de faire les plus grands efforts pour enlever à Marseille une partie de son commerce. A chaque session législative, un député de l'Hérault monte à la tribune pour déclamer contre la franchise du droit de tonnage dont jouissent à Marseille les navires étrangers, et contre l'abolition de la surtaxe de navigation relative aux marchandises imposées à moins de 15 fr. les 100 kil.

M. Magnier de Maisonneuve a parfaitement répondu en prouvant que ces exceptions n'avaient pas été accordées et maintenues en vue de l'intérêt de Marseille, mais en vue de l'intérêt général de la France.

Cette jalousie date de loin. J'ai dit dans le premier volume les efforts constans de la province du Languedoc, au moyen-âge et dans les siècles suivans, pour disputer à Marseille le commerce de la Méditerranée. En 1713, le syndic général de cette province présenta à monseigneur Desmarets, contrôleur-général des finances, une demande tendante à obtenir la franchise du port de Cette et la faculté d'y faire le commerce du Levant. Cette demande fut rejetée comme contraire *au bien du commerce général et à l'intérest de l'Estat* (1).

En 1720, pendant que la peste ravageait Marseille, Cette fut plus heureuse, elle obtint un arrêt du conseil du 18 mars 1721, qui lui permit de faire le commerce du Levant ; mais cette permission fut bientôt révoquée par un autre arrêt du 31 mai 1723.

Nous avons vu quelle part active et importante Cette prend au cabotage de l'Océan ; voici le résumé de son mouvement commercial dans la Méditerranée.

(1) Registre des délib. de la Chambre de commerce de Marseille, n. 6, p. 91.

Cabotage de Cette avec les ports français de la Méditerranée.

		Entrée à Cette.	Sortie de Cette.
1837........	q.m.	217,550	195,748
1838..........	»	266,943	163,302
1839..........	»	247,880	109,944
1840..........	»	147,898	153,091

Le principal objet de l'exportation de Cette est le vin ; cependant dans les expéditions de ce liquide faites par voie de petit cabotage dans la Méditerannée , elle ne figure en 1840 que pour 21 pour % , et Bandol pour 25. Il n'en est pas de même au grand cabotage. Elle entre pour 74 pour % dans les envois de vins de la Méditerranée à l'Océan ; Marseille pour 10 ; Port-Vendres pour 10.

Le commerce de Cette avec l'étranger, quoique en rapide progression, est moins considérable. On peut en juger par le produit de ses douanes, qui a été en 1833 de 45,589 fr. — En 1834 de 50,923 fr. — En 1835 de 45,598 fr. — En 1836 de 57,182 fr. — En 1837 de 67,761.

En 1840 de 819,981, — et en 1841 de 762,268.

Voici le mouvement de sa navigation avec l'étranger de 1837 à 1840 :

Navigation faite concurremment avec l'étranger dans le port de Cette.

ANNÉES.	NAVIRES FRANÇAIS ETRANGERS ENTRÉS CHARGÉS.		NAVIRES FRANÇAIS ET ÉTRANGERS SORTIS CHARGÉS.	
	Navires.	Tonnage.	Navires.	Tonnage.
1837....	284	23,541	322	40,613
1838....	371	31,623	480	54,648
1839....	300	22,870	383	39,531
1840....	254	21,511	490	61,331

Marseille expédie au Languedoc par Cette et surtout par Agde de nombreux produits.

Agde, bâtie sur la rive gauche de l'Hérault, est la porte par où se dirigent les articles nécessaires à la consommation ou aux fa-

briques du Languedoc, de la Gascogne et de la Guienne. Cette ville reçoit encore beaucoup d'articles destinés à Bordeaux, soit pour y être consommés, soit pour y être embarqués. Parmi ces articles on doit particulièrement citer les savons, les huiles d'olive, les fruits secs et autres produits de la Provence.

Agde acquerra une nouvelle importance après l'ouverture du canal projeté des Pyrénées.

Elle nous expédie divers produits bruts ou fabriqués des départemens qui l'avoisinent, notamment des grains, farines, légumes, son de froment, olives salées, anis vert, vins ordinaires, eaux-de-vie, etc.

La Nouvelle et Narbonne, grains, farines et légumes; Narbonne fournit encore de l'acétate de cuivre; Port-Vendres, des grains.

Aigues-Mortes, depuis quelques années, a vu ouvrir son port aux savons et à quelques autres articles que consomment les Cévennes.

On verra dans les tableaux ci-après le poids des marchandises que nous expédions à ces ports et que nous en recevons annuellement depuis 1837.

L'établissement d'un service de bateaux à vapeur entre notre ville et le Languedoc, a donné une heureuse impulsion au développement de nos rapports avec ce pays. Nous en recevons de grandes quantités de bestiaux et de volailles, utile et précieuse ressource pour la consommation locale. (1)

CORSE.

La Corse fournit à Marseille une assez grande quantité de produits, quantité qui serait susceptible d'un immense accroissement, si le sol y était mieux cultivé. Ce sol est favorable à presque toutes les cultures: l'olivier et le mûrier surtout y donneraient, avec plus de soin, de magnifiques récoltes. Des essais de culture d'indigo et de coton y ont assez bien réussi.

Sa fertilité ne peut être comparée à celle d'aucun canton de la France. La terre n'exige pas d'engrais. Les montagnes sont couvertes de forêts magnifiques : au-dessous de celles-ci, on trouve de beaux pâturages, les collines sont favorablement disposées pour y établir des vignobles, les plaines et le fond des vallées étalent

(1) En 1840, les bateaux à vapeur venant de Cette ont apporté à Marseille 3,391 bœufs. — 500 veaux. — 38,501 moutons.

une végétation vigoureuse qui promet au laboureur les plus abondantes moissons.

Mais il ne suffit pas pour qu'un pays soit riche que la nature soit prodigue; il faut que l'homme sache la forcer à lui donner les produits qui sont les plus avantageux : c'est malheureusement ce que le Corse ne sait ni ne veut faire. L'agriculture ne possède pas le tiers du sol de l'île, et encore ce sont des étrangers qui se livrent aux travaux qu'exige la culture. Chaque année 7 à 8,000 Lucquois viennent ensemencer et récolter et emportent pour leur salaire une partie du bénéfice. Le Corse cependant sent quelquefois la nécessité d'approvisionner ses greniers; que fait-il alors? il quitte ses montagnes, descend dans la plaine, choisit un maquis (1) bien exposé, y met le feu, sème, récolte et regagne sa chaumière et ses troupeaux. Agir ainsi c'est la règle; cultiver régulièrement, c'est l'exception. La magnifique plaine d'Aléria, qui à elle seule pourrait nourrir la moitié de la population de l'île, reste inculte et s'épuise en productions inutiles et spontanées (2).

Le tabac réussit parfaitement en Corse; quoique sa culture ne soit pas très étendue, les produits excèdent la consommation. On en exporte en Italie et en France; on lui reconnaît quelques-unes des qualités qui font rechercher le Virginie.

Le lin y est d'une belle qualité; le chanvre réussirait parfaitement, mais peu de localités l'ont adopté. La garance pourrait devenir une branche lucrative de commerce. Plusieurs lichens sont recherchés dans le commerce, l'un est un vermifuge très estimé; les autres fournissent à la teinturerie de très belles couleurs jaune paille et écarlate; Sartène est le dépôt de ce produit, qui est envoyé en Angleterre.

Le pin laricio est la plus belle parure des vastes et magnifiques forêts de l'île de Corse. Son bois est propre à la charpente des bâtimens civils, à la construction des vaisseaux et à la haute mâture. Il est, dit-on, un peu plus lourd que celui du pin du Nord ou de Riga, mais étant plus résineux que ce dernier, il est moins cassant et plus élastique; les forêts de la Corse pourraient suffire aux besoins de notre marine militaire et marchande.

(1) On appelle *maquis* des terrains en friche, couverts d'herbes et d'arbustes : ce sont des landes riches de 25 pouces de terre végétale.

(2) D'après les tableaux publiés en 1813, sur la situation de l'Empire, la Corse récolta en céréales 388,000 hectolitres en 1810. — 485,134 en 1811. — 429,098 en 1812. Il y a eu progrès depuis cette époque.

Les côtes, les lacs et les étangs alimentent une pêche très productive. L'étang maritime de Biguglia est surtout renommé pour l'abondance et la délicatesse de ses produits. On prépare, dans quelques localités, le thon, la sardine et les huitres, que l'on vend ensuite en Italie. Les vers à soie offriraient à ceux qui se livreraient à leur éducation un bénéfice considérable ; mais une industrie nouvelle trouve toujours quelques ennemis et beaucoup d'indifférens en Corse, et ce n'est qu'aux environs de Rogliano et autres cantons du nord de Bastia qu'on récolte un peu de soie : elle est d'une qualité supérieure à celle du Piémont. Les abeilles demandent peu de soins. Aussi les ruches sont-elles multipliées : le miel en est un peu âpre ; quant à la cire, elle est d'une beauté qui la fait rechercher dans le commerce. Le corail abonde sur les côtes de la Corse.

L'industrie y est peu avancée. Cependant on y compte dix forges à la catalane exploitant le minérai apporté de l'île d'Elbe. On pourrait y faire de l'acier, car les eaux de la Restonica seraient excellentes pour la trempe. On y fabrique des toiles et des draps grossiers ; il y a une savonnerie, une verrerie, d'assez nombreuses tanneries.

La Chambre des députés, sentant la nécessité et l'importance de favoriser l'agriculture en Corse, a, sur la demande de M. le général Tiburce Sébastiani, porté au budget de 1836 une somme de 15,000 fr. qui sera employée en nouveaux essais de culture.

Depuis lors, à chaque session, les chambres ont voté des sommes considérables pour y créer de nouvelles routes, améliorer ses ports, faciliter ses communications avec le continent. Aussi la prospérité publique y est en progrès ; on peut en juger par les chiffres suivans :

ANNÉES.	DROITS PERÇUS EN CORSE.		TOTAUX.
	De Douanes.	Des Sels.	
1834....	109,278 fr.	87,630 fr.	196,908 fr.
1835....	136,997 »	85,271 »	222,268
1836....	264,074 »	106,078 »	370,152
1837....	313,102 »	95,979 »	409,081
1838....	288,085 »	84,885 »	372,970
1839....	377,899 »	104,231 »	482,130
1840....	—	—	540,000
1841....	—	—	471,000

Valeur des marchandises expédiées du continent français en Corse.

1834..........2,828,563 fr.
1835..........2,636,703 »
1836..........6,964,014 »
1837..........4,868,393 »
1838..........5,244,000 »
1839..........5,178,067 »

Le mouvement général des importations et des exportations entre la Corse et la France a été en 1838 de 12,770,000 fr. Depuis le dernier siècle le commerce de la Corse avec la France a fait de notables progrès. Voici un aperçu de ses envois à Marseille avant la révolution et sous l'empire :

Etat des cargaisons venues de la Corse à Marseille de 1784 *à* 1788.

MARCHANDISES.	UNITÉS.	1784	1785	1786	1787	1788
Cuirs en poil ou peau de bœuf et veau.	pièces	1,323	5,147	8,136	7,158	5,151
Idem........	qx. (1)	75	—	4	8	—
Peaux de chèvre et chevreau.......	pièces	16,706	28,036	46,519	23,387	19,955
Idem........	bal. et ballots	32	207	170	230	207
Peaux de mouton.	pièces.	106	1,940	2,128	2,788	1,671
Cire jaune.......	quintaux	46	70	26	2	36
Idem..........	sacs	57	46	—	55	77
Vin..............	futailles	4	3	424	—	46
Millet..........	quintaux	127	6	40	500	118
Petit millet etescay	»	196	60	29	1,110	120
Suif ou graisse....	»	21	78	37	83	72
Poisson sal. et mar.	barils	210	26	—	190	53
Soie	balles	—	29	2	—	2
Bourre de soie....	sacs	—	5	1	—	—
Huile d'olive.....	futailles	—	236	39	—	171
Laine...........	balles	—	21	—	2	—
Planches.........	douzaines	250	317	—	16	300
Matières ou soudes	quintaux	—	124	—	—	—
Blé.............	charge (2)	—	—	3	80	6

Navires venus de Corse à Marseille : en 1784, 27. — En 1785, 53. — En 1786, 50. — En 1787, 47. — En 1788, 49.

(1) Les quintaux de cette colonne sont de 40 kil. 8 hect.
(2) 160 litres.

Etat des Cargaisons venues de la Corse à Marseille de 1806 *à* 1810.

MARCHANDISES.	UNITÉS.	1806	1807	1808	1809	1810
Peaux de chèvre et de mouton........	pièces	4,037	25,012	26,364	47,540	40,839
Idem	balles	112	355	294	339	386
Cuirs en poil	pièces	4,194	5,088	8,010	6,557	6,050
Huile d'olive.	futailles	1,367	68	1,368	755	930
Bois à brûler.....	qx. (1)	7,140	9,851	4,248	4,826	2,047
Cire jaune........	kilog.	4,625	2,385	3,775	3,464	3,137
Mousse de corse...	sacs	65	90	106	115	200
Planches.........	pièces	836	4,724	200	810	1,261
Bois feuillard.....	paquets	789	292	240	5,159	—
Laine...........	balles	38	5	—	4	55
Vin	futailles	245	19	7	2	2
Corail..........	caisses	2	2	1	—	—
Coton...........	balles	8	—	—	3	3
Marc d'olive......	quintaux	675	350	100	—	—
Cornes..........	kilog.	550	1,350	350	250	400
Idem.........	paires	5,800	740	25	2,900	2,400

Navires venus de la Corse à Marseille.

	Navires.	Tonnage.	
1806	89	3043	Tous français, à l'exception d'un espagnol de 22 tonneaux, venu en 1808.
1807	66	2523	
1808	81	2196	
1809	67	2143	
1810	71	1846	

Les envois de Marseille en Corse consistaient en draperie commune, velours de coton, étoffes de laine, quincaillerie, mercerie, bonneterie, toilerie, fil à coudre, mouchoirs peints, tannerie, chapellerie, eau-de-vie, papier, fayence, verrerie, verres à vitre, bouteilles noires, plomb en grenaille. On y envoyait encore, lorsque le besoin s'en manifestait, du blé et des farines (2).

De 1837 à 1840 les envois de la Corse à Marseille se sont répartis entre ses ports de la manière suivante :

(2) De 40 kil. 8 hect.

(2) Lettre de la Chambre de commerce de Marseille, du 29 octobre 1811.

EXPÉDITION DES PORTS DE LA CORSE POUR MARSEILLE.
(Poids des cargaisons en quintaux métriques de 100 kil.)

PORTS D'EXPÉDITION.	1837	1838	1839	1840
Saint-Florent.........	4,601	8,702	2,537	3,236
Centuri............	1,389	716	783	1,492
Ersa...............	601	263	522	592
Macinaggio.........	4,689	4,188	6,435	2,106
Cagnano...........	5,760	3,664	3,055	7,105
Canari.............	—	—	—	309
Bastia.............	5,800	3,878	8,659	4,120
Venzolasco.........	5,025	2,637	1,314	2,083
Cervione...........	5,823	1,465	1,297	1,581
Aléria.............	2,549	—	1,703	172
Porto-Vecchio.......	4,832	7,600	11,225	6,736
Bonifacio...........	109	1,885	1,479	4,038
Propriano..........	3,655	5,177	3,831	1,672
Ajaccio.............	3,397	3,157	4,266	5,459
Carghèse...........	7,065	5,741	3,176	452
Calvi..............	20,824	14,115	11,905	10,561
Algajola...........	144	—	—	—
Ile-Rousse..........	8,443	15,107	12,980	10,665
Totaux.......	84,706	78,295	75,567	62,379

Marseille fournit à la Corse beaucoup moins qu'elle n'en reçoit. Voici le relevé de ses expéditions, de 1837 à 1840 :

EXPÉDITIONS DE MARSEILLE POUR LES PORTS DE LA CORSE.
(Poids des cargaisons en quintaux métriques de 100 k.)

PORTS DE DESTINATION.	1837	1838	1839	1840
Saint-Florent.........	1,025	2,099	1,367	2,121
Centuri..............	727	1,696	718	145
Ersa................	82	242	184	—
Macinaggio..........	1,466	2,270	1,584	364
Algajola............	502	—	7	—
Cagnano............	323	951	404	160
Bastia..............	13,573	19,598	9,623	12,883
Canari..............	—	—	—	219
Cervione............	170	249	137	283
Aléria..............	—	—	600	—
Bonifacio...........	1,328	2,633	2,035	2,009
Porto-Vecchio........	—	256	477	7
Propriano...........	1,633	955	739	1,349
Ajaccio.............	10,115	7,262	12,776	11,260
Carghèse...........	347	1,411	796	794
Calvi...............	4,742	2,970	4,981	3,908
Ile-Rousse..........	8,101	8,457	9,129	12,433
Totaux....	44,134	51,049	45,557	47,935

Voici quel a été le nombre des navires employés en 1837 par la navigation entre Marseille et la Corse :

Cabotage entre Marseille et la Corse en 1837.

PORTS D'EXPÉDITION et de destination	NAVIRES ENTRÉS A MARSEILLE.		NAVIRES SORTIS DE MARSEILLE.	
	Navires.	Tonnage.	Navires.	Tonnage.
Saint-Florent	8	561	6	324
Centuri	5	270	4	208
Ersa	2	51	1	26
Cagnano	17	713	7	209
Macinaggio	15	679	10	535
Bastia	15	635	39	1,905
Venzolasca	12	482	—	—
Cervioni	16	726	—	—
Aleria	5	292	—	—
Porto-Vecchio	8	507	—	—
Bonifacio	5	399	4	209
Propriano	10	451	—	—
Ajaccio	27	1,539	27	1,675
Carghese	11	635	2	89
Calvi	35	1,769	23	971
Algajola	3	86	—	—
Ile Rousse	25	659	34	1,036
Totaux	219	10,454	157	7,187

On travaille en ce moment à l'établissement d'un service régulier de paquebots à vapeur entre la Corse et Marseille. Cette amélioration vivement sollicitée et à plusieurs reprises par les conseils généraux des deux départemens intéressés, imprimera une nouvelle activité aux transactions commerciales (1).

Une loi votée dans la session de 1840 a autorisé l'administration à faire dans les bois de l'état en Corse des adjudications à longs termes d'une durée de vingt années. Cette loi doit favoriser l'établissement d'usines et la formation de grandes entreprises pour l'exploitation des bois. Elle aura pour effet de développer de nouvelles industries en Corse, et par elles de créer un débouché immédiat aux produits des forêts. De plus, la nécessité de trans-

(1) Voir au tome I, page 205.

porter au meilleur marché possible les bois aux usines, aux scieries et au rivage de la mer, obligera les compagnies à exécuter d'utiles travaux au moyen desquels des routes seront établies et des cours d'eau rendus flottables.

C'est maintenant aux Corses à seconder les intentions éclairées et bienveillantes du gouvernement. Elle est administrée par un excellent Préfet (M. Jourdan du Var) dont tous les efforts tendent à développer les élémens de prospérité qui abondent en Corse. Il faut que sa population, loin de se montrer hostile aux entreprises utiles qui doivent la régénérer, leur prête un concours sans lequel rien de grand et de durable ne se fera : il faut qu'elle compte sur elle-même plus encore que sur l'administration. M. Blanqui a remarqué avec raison que la cause de l'état arriéré de la Corse est l'habitude de compter sur les secours du gouvernement.

Celui-ci, de son côté, a besoin d'être excité; il ne le sera efficacement que par la conviction de la bonne volonté des habitans du pays. La réunion de toutes les forces est nécessaire pour faire de la Corse ce qu'elle peut et doit être. Combien d'améliorations elle réclame ! L'agriculture surtout a besoin de sortir de l'état d'infériorité où elle languit. C'est la source de toute richesse et de tout commerce.

Dans son intérêt il est nécessaire de rendre une loi qui prononce l'abolition du droit de parcours, qui rende obligatoire le dessèchement des marais et le partage des biens communaux. Cet intérêt sollicite aussi la création de fermes modèles, la fondation de haras pour l'amélioration des races bovine et chevaline, et des primes pour encourager la culture de l'olivier et du mûrier.

Le commerce et la navigation réclament d'utiles travaux sur le littoral de la Corse. Le gouvernement pourrait tirer de Porto-Vecchio de grands avantages au moyen de quelques améliorations. Le golfe de Porto-Vecchio, en effet, est un des plus beaux de la Méditerranée; il est entouré de montagnes couvertes de bois de construction; au moyen de la vapeur, il n'est séparé que de dix heures environ de Civita-Vecchia.

Le port de Bastia ne peut suffire aux besoins de son commerce. Il offre d'ailleurs peu de sûreté aux navires et manque de profondeur. Le gouvernement ne peut tarder plus long-temps de faire disparaître d'aussi graves inconvéniens.

Ajaccio sollicite un chantier supplémentaire de constructions navales. Cette ville possède un des plus vastes et des plus sûrs

mouillages de la Méditerranée, et tous les élémens de succès pour un établissement semblable. On pourrait en faire une succursale de Toulon. Ce serait ajouter à la puissance de la France.

Les produits que la Corse fournit à la France consistent en châtaignes, vins cuits, citrons, peaux brutes, cornes de bétail, suif brut, cire, laine, lichens médicinaux, huile d'olive (1), matériaux à bâtir, bois à brûler, etc., etc. Les marchandises qu'elle en reçoit et dont nous avons indiqué la valeur et le poids, consistent en tissus de toute espèce, en drap, meubles, ustensiles, outils, quincaillerie, mercerie, grains et farines, etc... Tout porte à croire que la proximité de Livourne fournit à la contrebande les moyens d'approvisionner la Corse en grains, denrées coloniales, tissus de cotons et autres articles (2).

Résumé du cabotage de Marseille dans la Méditerranée.

Mouvement des navires chargés.

ANNÉES.	ENTRÉE A MARSEILLE.		SORTIE DE MARSEILLE.	
	Navires.	Tonnage.	Navires.	Tonnage
1837.......	3,098	170,047	2,483	137,270
1838.......	3,504	203,187	2,750	177,723
1839.......	3,064	170,180	2,613	179,756
1840.......	3,060	172,801	2,815	175,430

(1) Les huiles entrent pour plus de moitié dans le commerçe de la Corse. C'est l'Ile Rousse qui est le point principal d'embarquement.

(2) Ceci était écrit en 1830. Depuis, il y a eu amélioration sensible. M. Martin (du Nord), ministre du commerce, disait en 1840 à la Chambre des Députés : « Nous nous plaisons à dire à la Chambre que la fraude, qui naguère se faisait » en Corse d'une manière si dommageable pour le trésor, et ce qui est bien pis » encore, pour les mœurs publiques, ne s'y exerce plus que dans une mesure » restreinte et de manière à ne laisser aucune inquiétude à l'administration. »

Une autre amélioration morale, se remarque en Corse. Ce département était celui où il se commettait le plus de crimes; il n'est plus que le quatrième. Il s'est montré digne de l'institution du jury qu'on lui a accordée.

La Corse produit de bons soldats et de bons marins. C'est une force pour la France. Le chiffre de l'inscription maritime y est de 3,000 marins.

Expéditions de Marseille pour les ports français de la Méditerranée.

(Poids des cargaisons en quintaux métriques de 100 kil.)

PORTS DE DESTINATION.	1837	1838	1839	1840
Antibes	11,630	12,716	10,232	12,105
Golfe-Juan	85	232	523	34
Cannes	29,251	27,093	19,979	16,160
Ile-Sainte-Marguerite.	300	86	—	—
Théoules	324	—	—	—
La Napoule	—	244	—	—
Saint-Raphaël	4,784	3,250	5,799	4,650
Ile-Sainte-Maxime	730	1,802	1,662	527
Saint-Tropez	10,843	9,440	10,552	9,932
La Cavalaire	44	319	—	—
Lavandou	773	553	490	457
Léoubes	1,947	611	1,178	711
Salins d'Hyères	1,218	1,694	5,103	1,976
Port-Cros	—	—	3	—
Gien	67	—	—	—
Porquerolles	12,115	17,248	17,387	23,327
Toulon	128,109	149,588	92,031	141,065
La Seyne	619	1,703	1,669	1,234
Ambiers	6,699	6,241	3,150	5,507
Saint-Nazaire	1,405	3,894	2,736	4,634
Bandol	24,732	45,136	27,383	19,094
La Ciotat	10,372	19,099	9,987	8,545
Cassis	2,189	2,425	3,159	2,521
Carry	740	—	—	—
Ponteau	9,430	8,007	12 785	10,813
Port-de-Bouc	64,857	85,563	82,043	125,830
Martigues	145	—	—	—
Arles	180,361	269,265	333,414	127,315
Aigues-Mortes	84,400	75,302	94,949	67,496
Cette	184,355	223,812	206,218	99,159
Agde	117,889	115,573	87,833	32,631
Gruissan	14	—	—	—
La Nouvelle	39,982	26,551	22,574	32,118
Leucate	—	105	—	—
Collioure	82	204	1,287	93
Barcarès	—	1,477	3,194	5,546
Port-Vendres	9,189	6,667	10,285	6,250
Ports de la Corse	44,134	51,049	45,557	47,935
Totaux	983,814	1,166,949	1,113,162	807,665

Expéditions des ports Français de la Méditerranée pour Marseille.

(Poids des cargaisons en quintaux métriques de 100 k.)

PORTS D'EXPÉDITION.	1837	1838	1839	1840
Gros-de-Cagne........	57	1,064	310	556
Antibes	32,331	32,389	36,468	36,844
Golfe-Juan..........	18,618	20,587	20,182	20,121
Cannes.............	10,713	20,890	26,909	20,649
Ile-Sainte-Marguerite..	130	790	—	—
La Napoule	—	7,732	—	—
Théoules............	7,010	—	—	—
Agay..............	—	1,460	—	—
Saint-Raphael........	85,444	75,626	73,359	59,064
Saint-Tropez........	53,806	14,932	22,006	43,590
Sainte-Maxime........	16,060	18,082	21,300	23,340
La Cavalaire.........	10,721	3,762	—	—
Lavandou...........	4,125	2,175	3,804	2,152
Léoubes............	5,664	1,709	7,570	3,328
Salins d'Hyères.......	3,387	2,454	9,124	7,352
Port-Cros.........	265	—	2,103	215
Porquerolles.........	18,201	20,436	21,042	25,771
Toulon............	58,217	82,480	59,602	88,319
La Seyne...........	1,670	2,853	4,188	4,209
Ambiers...........	13,645	16,405	15,171	7,711
Saint-Nazaire........	3,421	2,519	1,801	6,800
Bandol.............	61,431	67,888	64,312	79,705
La Ciotat...........	10,247	18,754	37,804	47,578
Cassis.............	44,649	48,718	35,297	25,988
Carry..............	319	—	—	—
Ponteau............	18,358	22,787	31,126	19,221
Port de Bouc.........	104,971	335,462	109,361	160,537
Martigues	1,189	—	—	—
Ranquet	11,635	—	—	—
Berre.............	37,089	—	—	—
La Valduc..........	49,714	—	—	—
La Vignole..........	—	—	9,326	815
Rassuens...........	36,186	—	—	—
Arles	510,709	601,325	587,976	425,246
Chamone...........	2,285	203	—	—
Aigues-Mortes	72,963	48,379	25,592	23,450
Cette.............	164,085	139,527	82,841	128,588
Agde..............	98,627	137,404	70,860	46,923
Gruissan...........	238	190	—	78
La Nouvelle.........	65,886	79,310	38,003	73,671
Narbonne...........	10.653	18,104	21,775	—
Barcarès...........	3,387	2,807	2,790	1,342
Collioure..........	11	—	—	46
Port-Vendres........	750	648	1,721	38
Bagnols...........	1,247	8	—	—
Ports de la Corse......	84,706	78,295	75,567	62,379
Totaux......	1,734,820	1,928,154	1,519,290	1,445,626

Ces expéditions se sont composées des marchandises suivantes de 1838 à 1840 :

Marchandises expediées de Marseille pour les ports Français de la Méditerranée.

(Poids en quintaux métriques de 100 k.)

	1838.	1839.	1840.
Bois communs	350,942	241,278	219,200
Grains et farines	168,026	211,897	209,498
Savons	129,682	133,593	25,441
Matériaux à bâtir	87,988	77,198	62,473
Soufre	57,707	48,748	44,391
Sucre raffiné	36,812	32,869	4,765
Produits chimiques	26,847	16,542	5,938
Bois exotiques	25,004	31,048	20,805
Plomb	24,229	28,004	19,670
Mélasse	23,255	20,548	10,484
Futailles montées	18,490	13,521	18,082
Chanvre	14,248	14,664	6,466
Pierres et terres servant aux arts et métiers	13,038	12,774	18,772
Fers	10,735	15,419	9,382
Cotons	10,565	10,524	—
Riz	10,396	12,926	2,164
Teintures et tannins	9,867	—	—
Vitrifications	9,247	7,351	7,729
Résines de pin et de sapin	8,840	7,282	6,756
Laines	8,795	10,417	1,019
Morues	7,915	11,253	7,390
Légumes secs	7,743	8,569	11,298
Huiles d'olive	7,735	—	—
Fruits oléagineux	6,689	9,287	5,711
Eaux-de-vie	5,516	5,239	3,421
Ouvrages en métaux	4,880	4,854	3,320
Fruits de table	4,697	4,452	1,001
Peaux brutes et préparées	4,517	8,236	1,234
Tourteaux de graines oléagineuses	4,596	11,359	12,912
Cordages	4,184	4,515	5,314
Gommes	3,078	—	—
Huiles grasses autres que d'olive	3,053	21,104	6,362
Vins	2,790	2,060	3,398
Graisses et dégras de peaux	2,735	1,875	5 66
Quercitron	2,722	2,689	511
A Reporter	1,117,563	1,042,095	755,473

	1838.	1839.	1840.
Report..................	1,117,563	1,042,095	755,473
Graisses de poissons..............	2,490	2,074	829
Cuivre.........................	2,478	4,477	—
Café...........................	2,269	2,648	—
Sucre brut......................	2,264	—	—
Houille.........................	2,108	—	9,950
Farineux autres que grains et farines..	2,063	—	—
Autres marchandises	35,714	61,868	51,413
Totaux....................	1,166,949	1,113,162	807,665

Marchandises expédiées des ports Français de la Méditerranée à Marseille.

(Poids en quintaux métriques de 100 kil.)

	1838	1839	1840.
Houille	300,145	375,546	258,170
Vins	301,618	190,388	241,570
Bois communs....................	273,382	282,513	260,876
Sel marin.......................	244,565	66,150	47,690
Grains et farines................	179,248	95,326	88,705
Matériaux à bâtir................	161,294	171,215	170,521
Produits chimiques...............	142,143	93,792	104,805
Vitrifications...................	70,269	55,430	44,759
Huile d'olive	37,360	9,515	20,199
Huiles grasses...................	»	»	2,852
Garance.........................	32,716	25,567	28,497
Fourrages et son.................	31,954	22,371	16,370
Fers............................	26,596	18,914	22,146
Eaux-de-vie.....................	24,058	19,027	21,234
Pierres et terres servant aux arts et métiers	21,118	9,094	16,825
Légumes secs....................	10,793	8,045	7,253
Bitumes solides autres que la houille..	7,690	4.525	7,028
Fruits de table..................	4,522	11,826	8,900
Joncs et roseaux.................	4,186	3,808	3,237
Farineux autres que grains et farines..	4,176	»	4,710
Couleurs	3,607	»	4,726
Tissus..........................	3,523	3,091	4,142
Ouvrages en bois et en fer..........	3,184	»	1,767
Morues..........................	3,166	»	»
Pommes de terre..................	3,154	»	»
A reporter.............,	1,894,467	1,466,143	1,386,977

	1838.	1839.	1840.
Report....................	1,894,467	1,466,143	1,386,977
Produits et déchets divers...........	2,660	»	2,048
Poissons autres que morue..s......	2,567	6,386	7,697
Peaux et pelleteries brutes........	2,033	»	2,626
Cornes, sabots et os de bétail......	2,033	2,110	3,098
Futailles montées.................	1,999	»	»
Teintures et tannins..............	1,688	1,754	»
Fruits oléagineux............	1,179	»	1,036
Engrais..........................	1,091	2723	1,303
Marbres..........................	»	1,742	721
Médicamens composés..............	1,026	»	2,235
Machines et mécaniques...........	»	993	4,611
Autres marchandises..............	15,725	37,439	33,179
Totaux...............	1,928,154	1,519,290	1,445,626

La valeur des importations à Marseille en 1839, par petit cabotage, présente un chiffre de 45,862,387 ; celle des exportations est de 51,316,433 fr.

Nous avons en outre reçu pendant la même année par mutation d'entrepôt des ports de la Méditerranée pour 361,018 fr. consistant en fruits oléagineux, cuivres, légumes secs, liége ouvré, fromages, viandes salées, gommes, peaux brutes, etc.

Nous avons expédié par la même voie et pour la même destination 1,689,000 fr. de marchandises, consistant en grains et farines, huile d'olive, laines, houilles, liége ouvré, potasses natrons, etc.

Total des importations 46,223,405 fr.

Total des exportations 53,005,433 fr.

Tel est l'aperçu du mouvement du cabotage à Marseille. Il est appelé à un large développement lorsque des bateaux à vapeur relieront entr'eux tous les points de notre littoral. (1)

(1) On aura remarqué dans les tableaux qui précèdent (pages 119 et 120), l'importance des transports entre Arles et Marseille. De 1817 à 1828, le mouvement général du port d'Arles était ainsi qu'il suit (les penelles de houille ne sont pas comprises dans les trois dernières années) :

Montée : 1817, 38,122 tx.— 1818, 37,584.— 1819, 49,604.— 1820, 52,793. — 1821, 55,688. — 1822, 56,727. — 1823, 49,970. — 1824, 64,455. — 1826, 16,758. — 1827, 19,402. — 1828, 20,935.

Descente : 1817, 50,582 tx.— 1818, 81,668.— 1819, 57,822.— 1820, 54,868. — 1821, 61,814. — 1822, 62,618.— 1823, 69,175. — 1824, 66,572. — 1826, 68,974. — 1827, 69,592. — 1828, 76,981.

En 1830, on évaluait comme il suit les quantités de marchandises qui descendaient d'Arles dans la Méditerranée :

Houille.. 40,000 tx.
Bois de chêne et sapin.................................. 25,000
Fer, grains, légumes, fourrages, bouteilles, verreries...... 30,000

Sur ces quantités, 10,000 tonnes représentaient le poids des objets provenant des récoltes d'Arles ou de la foire de Beaucaire.

RÉSUMÉ DES LIVRES III ET IV.

COMMERCE DE MARSEILLE.

	De 1830 à 1833.		En 1839.	
	importations	exportations	importations	exportations
	francs.	francs.	francs.	francs.
Avec les nations étrang.	151,936,486	107,822,590	200,120,959	178,746,984
Avec les colonies......	14,511,916	10,407,525	23,447,795	11,475.065
Avec l'Algérie........	2,079,858	10,786,021	2,622,174	21,846,261
Pêche de la baleine....	—	30,000	137,248	—
Pêche de la morue....	1,443,141	—	2,043,330	—
Petite pêche..........	1,000,000	—	2,000,000	—
Grand cabotage.......	9,976,438	21,609,601	20,225,554	34,280,383
Petit cabotage........	35,000,000	45,000,000	46,223,405	53,005,433
Totaux...........	215,947,839	195,655,737	296,820,465	299,354,126

Ces importations et ces exportations ont été effectuées en 1841, par les navires ci-après :

PROVENANCES ET DESTINATIONS.	ENTRÉES.		SORTIES.	
	Navires.	Tonneaux.	Navires.	Tonnage.
Nations étrangères sous pavillon français	1,457	204,560	1,396	195,966
Colonies françaises.....	122	25,482	127	28,142
Grand cabotage.......	283	36,193	308	44,011
Petit cabotage.........	4,035	230,878	4,049	235,766
Pêche de la morue	57	8,370	—	—
Total des nav. sous pon fr.	5,954	505,483	5,880	503,885
Nations étrangères sous pavillon étranger....	2,172	345,311	2,034	306,509
Totaux...........	8,126	850,794	7,914	10,394

Telle est l'expression en quelques chiffres du vaste mouvement d'entrée et de sortie qui s'opère annuellement par le port de Marseille et que l'on constate officiellement. Tel est le résumé de la vie commerciale de Marseille.

Nous examinerons maintenant avec quelque détail sa vie industrielle.

LIVRE V.

INDUSTRIE DE MARSEILLE ET BRANCHES IMPORTANTES DE SON COMMERCE.

CHAPITRE PREMIER.

CÉRÉALES.

Législation sous Charlemagne. — Louis XII. — François Ier. — Henri II. — François II. — Charles IX. — Louis XIV. — Liberté du commerce des grains à l'intérieur sous Louis XV. — Commerce extérieur. — Tarif à l'importation en 1664. — Exemption de droits d'entrée en 1740. — Restrictions à l'exportation des blés. — Droit de sortie en France et en Provence. — Loi du *maximum* sous la Convention. — Loi de 1814. — Importation des grains libre de tout temps jusqu'en 1819. — Pétition en 1819, contre cette importation. — Présentation d'une loi restrictive. — Nouvelles rigueurs en 1820. — Leur impuissance pour élever le prix des grains. — Loi de 1821. — Interdiction de l'entrepôt fictif. — Importation prohibée, de 1821 à 1828. — Effets de la loi à Marseille. — Le gouvernement de 1830 adoucit la législation en faveur de Marseille. — Projet de loi présenté par M. d'Argout. — Il est repoussé par la Chambre des députés comme trop libéral. — Loi du 15 avril 1832. — Commerce des grains à Marseille. — Insuffisance de la production locale. — Interdiction de la sortie des grains de Marseille au XVIIe siècle. — Liberté du commerce des grains étrangers. — Ruine de ce commerce pendant les guerres de la Révolution et de l'Empire. — Son activité et ses heureux effets pendant les premières années de la Restauration. — Plaintes de Marseille contre les lois restrictives. — Tableau de l'importation et de l'exportation des blés étrangers dans le port de Marseille.

Le commerce des grains fut toujours, en France, réglé par une législation très variable ; elle subissait l'empire des circonstances ; sévère et restrictive en temps de disette, indulgente et libérale dans les temps d'abondance. Nulle part on ne trouve plus profondément empreintes les traces des préjugés populaires. Loin de chercher des causes naturelles à la rareté des grains, on l'attribuait d'abord aux démons, et plus tard aux marchands ou accapareurs, contre lesquels on excitait des haines aveugles.

C'est ainsi qu'en 795 une disette étant survenue, après deux années d'une récolte abondante, on ne put imaginer ce qu'étaient devenus les grains. L'on se persuada que les esprits malins les avaient dévorés et que l'on avait entendu dans les airs leurs affreuses me-

naces. Charlemagne consulta sur ce triste évènement les prélats assemblés à Francfort et, pour apaiser la colère du ciel, il fut ordonné que les dîmes seraient payées exactement (1).

Nous ne trouvons plus de traces de règlemens particuliers sur les grains jusqu'au règne de Louis XII. Ce prince ordonna en 1482, « Que *dorénavant nuls marchands ni autres quelconques ne soient si osez, ni si hardis de acheter bleds en verd sur le plat pays, n'en faire provision ou amas (sinon pour la provision de son hostel), si ce n'était en plein marché, et ce sur peine de confiscation des deniers, d'amende arbitraire, et d'être punis à l'ordonnance de justice.*

On voit avec quelles formes acerbes on parlait de ceux qui se livraient au commerce des grains.

François 1er crut devoir encore renchérir sur ce langage hautain et méprisant. *Comme nous ayons été advertis et informés*, dit ce prince dans son ordonnance du 6 novembre 1531, *que plusieurs personnages par avarice et cupidité, non ayant Dieu, charité, ne le salut de leurs âmes devant les yeux ont acheté grande quantité de tous blez, les uns devant la cueillette, et estant encore en verdure sur les champs; et les autres du populaire hors le marché et en leurs maisons, pour mettre en greniers, pour iceux vendre à leur plaisir et volonté alors qu'ils verront le peuple estre en nécessité.......*

Article premier. *Sçavoir faisons que nous pour les causes que dessus, voulons obvier ausdites fraudes, par l'advis et délibération des princes de nostre sang et autres gens de nostre conseil estant lez nous, avons ordonné que les blez, qui s'exposeront par ci-après en vente soyent portez et vendus aux marchés publiques, et non ailleurs. Et avons défendu et défendons que nul, de quelque estat, qualité ou condition qu'il soit, ne puisse, ne lui loise vendre blez. ny aussi les acheter ailleurs, ny autre part qu'esdits marchéz.*

Cette obligation de porter le blé aux marchés publics était un obstacle à la vente des grains; car le laboureur ne voulait pas s'exposer à des frais considérables de transport, incertain qu'il était de vendre son blé.

(1) Voici les termes de ce capitulaire : *Et omnis homo ex suâ proprietate legitimam decimam ad ecclesiam conferat; experimento enim discimus in anno quo illa valida fames irrupsit, ebullire vacuas anonas à dæmonibus devoratas et voces exprobationis auditas.*

En conséquence, François Ier, par une nouvelle ordonnance du 3 mars 1535, rétablit la liberté du commerce intérieur des grains.

Cette liberté ne dura pas plus que l'abondance des récoltes. En 1544 on remit en vigueur l'ordonnance de 1531.

« La frayeur de manquer de pain, dit l'auteur d'une notice es-
» timée sur ce commerce, publiée dans le dernier siècle, s'était
» tellement emparée de tous les esprits que la disette ne cessait de
» régner au milieu de l'abondance par les entraves qu'on mettait au
» commerce des grains. L'année 1557 fut si abondante, en toutes
» sortes de récoltes, que les denrées étaient à charge. Ce fut pour
» que le cultivateur ne les vît pas périr sans en retirer aucune uti-
» lité, qu'Henri II en permit l'exportation à l'étranger, même chez
» les ennemis; mais le blé fut excepté, et cette denrée, dont le
» prix aurait relevé la fortune des laboureurs, demeura sans va-
» leur. La misère des gens de la campagne devint si grande par le
» bas prix du blé et la défense d'exporter à l'étranger ce que nous
» en avions de superflu, qu'ils furent dans l'impossibilité de payer
» les taxes que la guerre avait fait imposer. Cette considération
» détermina Henri II à suspendre pour six mois la défense d'ex-
» porter le blé à l'étranger.

» François II étant monté sur le trône, estima que la défense
» absolue d'exporter les blés à l'étranger était ruineuse pour l'a-
» griculture, et que l'exportation illimitée était dangereuse; qu'il
» était de sa sagesse de rémédier à ces deux maux. A cet effet par
» un mandement publié le 10 décembre 1559, il est défendu d'ex-
» porter à l'étranger les blés du royaume sans avoir obtenu des
» lettres en forme et que par provision pendant l'année 1560, il
» sera permis d'exporter à l'étranger la quantité de cinquante
» mille tonneaux de blé, se réservant Sa Majesté, suivant l'abon-
» dance ou la disette d'augmenter ou de restreindre ladite expor-
» tation. »

Ce réglement contenait le germe des principes sur lesquels doit être basée une bonne législation sur les grains; c'est de proportionner les facilités de l'exportation et de l'importation au plus ou moins d'abondance des récoltes.

Malheureusement à cette époque d'ignorance et de bon plaisir rien de durable ne pouvait être fondé. A peine les maux faits à l'agriculture par d'inutiles restrictions commençaient à être réparés, que la crainte d'une mauvaise récolte en 1565 fit revivre toutes les rigueurs contre la liberté du commerce des grains. Six ans après,

Charles IX rendit son fameux édit de 1571 qui a, depuis, servi de fondement à tous les règlemens postérieurs sur cette matière.

Cet édit pose en principe la défense d'exporter des grains hors du royaume.

Je n'en rappelerai pas les nombreuses dispositions. Elles se trouvent ainsi que les ordonnances du 27 novembre 1577, et celle de 1629, reproduites dans la déclaration de Louis XIV, du 31 août 1699.

Ce monarque, dans le préambule de sa déclaration ne se montra pas moins sévère que ses prédécesseurs envers ceux qui se livraient au commerce des grains. C'est à eux et non à la disette qu'il attribue la cherté des grains.

Le premier, le second et le troisième articles de cet acte font défense à toutes personnes d'entreprendre le trafic des grains qu'après en avoir obtenu la permission des officiers des justices royales.

Par le cinquième, il est défendu à tous les laboureurs, gentilshommes, officiers de justice et de villes, à tous receveurs, fermiers, commis, caissiers, et autres intéressés dans le maniement des finances de sa majesté, ou chargés du recouvrement de ses deniers, de s'immiscer directement ni indirectement à faire le trafic de marchandise de blé, sous prétexte de société ou autrement, à peine d'amende et même de punition corporelle.

Le septième exempte de permissions et enregistremens ceux qui voudront faire venir des grains des pays étrangers et ceux qui voudraient en faire sortir en temps d'abondance *en vertu des permissions générales et particulières qui seront accordées* (1).

Le huitième défend toutes sociétés entre marchands de grains; elles sont permises néanmoins par le neuvième article, à la charge d'en passer les actes par écrit et de les faire enregistrer aux greffes.

Le dixième défend aux marchands d'enarrher, ni acheter des blés en verd, sur pied, et avant la récolte, à peine de 3,000 liv. d'amende et même de punition corporelle.

Le onzième, enfin, par un effet rétroactif, déclare nuls tous marchés et enarrhemens de grains précédemment faits.

La déclaration du 9 avril 1723 ajouta de nouvelles rigueurs et restrictions aux précédentes. Renouvelant l'obligation imposée et bientôt abandonnée par François Ier, elle défendit de vendre,

(1) Cet azticle est rédigé avec une telle négligence qu'il est contradictoire. On l'interprêtait de façon que le commerce extérieur des grains ne pouvait se faire sans permission.

acheter ni mesurer les grains et farines ailleurs que dans les halles, ou marchés ou sur les ports.

C'est ainsi qu'au lieu de remédier au mal on l'aggravait. Le seul moyen d'y mettre un terme, c'était la liberté ; la contrainte et les entraves produisaient toujours un effet contraire à celui qu'on en attendait. Au lieu d'avilir les négocians en grains, on aurait dû les encourager et les récompenser, car seuls ils peuvent conserver dans leurs magasins assez de grains pour prévenir les disettes. Le gouvernement n'a jamais pu parvenir, malgré des sacrifices énormes, à accumuler dans ses greniers des réserves complètes et suffisantes. L'intérêt particulier seul peut y arriver et suppléer l'autorité dans les soins qu'elle doit donner à la subsistance du peuple.

L'exemple de nos voisins aurait dû éclairer la France. Les pays où la liberté du commerce des grains existe, n'ont jamais connu de disette.

Une des dispositions les plus funestes de la déclaration de Louis XIV était celle qui interdisait le transport des grains d'une province dans une autre sans permission.

C'est un aveuglement difficile à concevoir. On se plaignait du haut prix des grains, et on prenait tous les moyens susceptibles de le faire augmenter.

Le gouvernement lui-même sentait que cette restriction était un malheur, car il la supprimait lorsque le peuple succombait sous le poids de ses maux. C'est ainsi qu'en 1709, temps de guerre et d'une affreuse calamité, le roi ordonna que *tout commerce et transport des grains serait libre, et permis à tout le monde, même des farines et légumes, tant de ville à ville et de marché en marché, que d'une province à l'autre dans toute l'étendue du royaume, sans qu'il fût nécessaire d'en donner avis, ni d'observer aucune des formalités ordinairement prescrites* (1).

Les principes d'une sage liberté, trop long-temps méconnus pour le malheur des peuples, triomphèrent enfin en 1763, quant au commerce intérieur.

La déclaration du 25 mai de cette année s'exprime ainsi :

« Persuadés que rien n'est plus propre à arrêter les inconvé-
» niens du monopole qu'une concurrence libre et entière dans le
» commerce des denrées, etc., etc., ordonnons, voulons et nous
» plaît ce qui suit : »

(1) Arrêts des 25 août et 21 septembre 1709.

Art. 1er. Permettons à tous nos sujets, de quelque qualité et condition qu'ils soient, même les nobles et privilégiés, de faire, ainsi que bon leur semblera, dans l'intérieur du royaume, le commerce des grains, d'en vendre et d'en acheter, même d'en faire des magasins sans que pour raison de ce commerce, ils puissent être inquiétés, ni astreints à aucune formalité, etc.

Ainsi, la liberté du commerce intérieur des grains ne date que des dernières années du règne de Louis XV.

Il n'en est pas de même du commerce extérieur : tantôt libre, tantôt restreint, il languissait parce que l'avenir n'offrait jamais aucune garantie. Une bonne ou une mauvaise récolte, souvent même l'apparence seule suffisaient pour faire changer les tarifs.

La crainte d'une disette fit constamment favoriser l'importation des blés exotiques.

Par le tarif de 1664, leur introduction fut imposée à 2 liv. 10 s. le muid (1) pour le froment; 2 liv. pour le seigle, et 10 s. pour l'avoine.

La déclaration du roi du 26 octobre 1740, exempta de tous droits les blés, grains et légumes à leur entrée dans le royaume.

Ainsi, le principe de l'ancienne législation était liberté, encouragement pour l'importation, rectrictions sévères à l'exportation des blés indigènes ; on a vu qu'elle était souvent prohibée ; quand la sortie était permise, c'était moyennant l'acquit des droits suivans, réglés par le tarif de 1664 :

Le blé........	22 liv. le muid.
Le seigle......	16 liv. 10 s.
L'avoine......	13 liv. 6 s.

Ces droits, joints à ceux de péages, passages, etc., devenaient très-onéreux. Ce tarif n'était point en vigueur dans les provinces méridionales.

Voici les droits de sortie de la Provence :

Le blé, 1 liv. 2 s. 8 d. la charge, du poids de 250 liv. marc.

Le seigle et le méteil, 1 liv. 1 s. la charge.

Par nouveau règlement du 16 novembre 1734, le droit de sortie sur les blés fut considérablement diminué et rendu uniforme dans toute la France.

Les grains de toute sorte ne payèrent plus que 23 sols par muid, ce qui revenait à 10 deniers et demi par quintal poids de marc.

(1) Le muid égale 260 litres.

Mais, dans tous les cas, l'exportation ne pouvait avoir lieu qu'après que permission en avait été accordée.

L'édit de 1764 consacre le principe de l'exportation réglée suivant le prix des grains. Elle devait être prohibée lorsque le blé froment avait atteint le prix de 12 liv. 10 s. le quintal pendant trois marchés consécutifs (1). Mais l'exécution de cet édit ne fut que momentanée. Le gouvernement se remit bientôt en possession de la faculté de restreindre à volonté l'exportation des grains. Avant la Révolution, elle était interdite lorsque les blés de première qualité étaient parvenus sur nos marchés à un prix qui répondait à environ 19 francs l'hectolitre.

La Convention régla cette matière comme toutes les autres. C'est alors que les membres de la Montagne proposèrent pour la première fois la loi monstrueuse du *maximum*. Les Girondins eurent dans cette question, comme dans toutes les autres, la supériorité du talent et de la raison sur leurs adversaires. Ils défendirent les vrais principes et soutinrent que le seul moyen de ranimer le commerce des grains était la liberté et la sécurité. D'après l'avis de Barbaroux, assez versé dans ces matières, ils demandaient que l'exportation à l'étranger fût soumise à un droit qui augmenterait quand les prix viendraient à s'élever et qui rendrait ainsi la sortie plus difficile quand la présence de la denrée serait plus nécessaire. Ils repoussaient l'emploi des châtimens proposés par leurs adversaires contre les fermiers qui ne se rendaient pas au marché.

Quoiqu'il en soit, le gouvernement demeura maître de régler à son gré la sortie des grains.

Un décret impérial du 14 messidor an XII permit l'exportation des blés indigènes pour l'Espagne, le Portugal, l'Allemagne et la Hollande par divers ports désignés, en payant à leur sortie 1 fr. par 50 kil. de blé, et 50 c. pour les seigles, maïs et autres qualités. Le prix de 20 fr. l'hectolitre pour le blé de première qualité sur les marchés du Midi était fixé comme limite à l'exportation : lorsque le blé se vendait plus de 20 fr., elle était interdite.

(1) Ce principe de proportionner au prix du blé les facilités accordées à l'exportation, fut en usage chez presque tous les peuples. C'est ainsi que nous voyons dans le traité conclu en 1265 entre l'empereur de Constantinople et les Vénitiens, que ceux-ci pouvaient acheter et exporter des grains tant que les cent mesures valaient cinquante hyperperis, et qu'ils ne le pouvaient sans licence lorsque le prix était plus élevé.

Marseille ne fut point comprise dans les ports autorisés à exporter les blés indigènes. Sa Chambre de commerce réclama avec instance cette permission accordée aux ports d'Agde et de la Nouvelle.

La Chambre demandait en outre :

1° Que le prix limite fût élevé à 26 fr. l'hectolitre.

2° Que l'on pût exporter des blés indigènes en échange d'une quantité égale de blés exotiques introduits. C'est-à-dire qu'en cas de réexportation des blés en entrepôt, la douane constatât seulement la quantité et non l'identité.

Elle fesait observer que les blés étrangers d'une qualité moins belle que notre tuzelle blanche, produisaient néanmoins plus de pain et par conséquent offraient avantage aux consommateurs (1).

3° Que l'on supprimât le droit de tonnage en faveur des navires chargés de blé.

4° Que la faculté d'exporter les grains fût étendue aux farines, afin d'encourager l'industrie de la mouture.

Toutes ces demandes furent rejetées (2).

Plus tard (le 16 frimaire an XIII) le Ministre de l'intérieur permit de substituer en entrepôt des blés indigènes à une quantité égale de blés exotiques.

En 1814, le nouveau pouvoir, vivement sollicité par les propriétaires de terres à blé, établit en principe :

« Que la liberté d'exporter les blés doit être le droit commun
» de la France, en reconnaissant néanmoins que cette liberté
» doit être restreinte toutes les fois que le bien de l'état peut
» l'exiger (3). »

En conséquence, les départemens frontières de la France furent divisés en trois classes.

Les grains, farines et légumes, à leur sortie de France, furent assujétis à un simple droit de balance tant que le blé froment se maintiendrait au dessous de 21 francs l'hectolitre, dans les départemens de la première classe ; au-dessous de 19 fr., dans ceux de la seconde, et de 17, dans ceux de la troisième.

(1) Quoique les blés indigènes fussent d'une qualité supérieure à celle des blés exotiques, la faculté d'exportation dont jouissaient ceux-ci, en maintenait les prix à 12 fr. par charge au-dessus de ceux du pays.

(2) Lettre de Chaptal du 12 thermidor suivant.

(3) *Moniteur* de 1814, page 1117.

L'article 4 était ainsi conçu :

« Lorsque le blé froment aura atteint dans chacun de ces dé-
» partemens en particulier, les prix de 21, de 19 ou de 17 fr.,
» suivant la classe à laquelle ce département appartient, il paiera
» à la sortie un droit de 1 fr. 50 c. par quintal métrique. »

Par l'art. 5, les farines de toute espèce n'étaient assujéties qu'à un simple droit de balance.

L'art. 7 était la base du système : en voici les expressions :

« L'exportation des grains, farines et légumes sera suspendue
» dans chaque département frontière lorsque le blé froment y aura
» atteint le prix de 26 fr. l'hectolitre pour la première classe, de
» 21 fr. pour la seconde, et de 19 fr. pour la troisième. »

L'ordonnance du 3 août 1815 interdit toute exportation de grains hors du royaume.

Au milieu de toutes les variations que je viens de retracer, on voit que l'importation des blés exotiques est constamment demeurée libre.

Cette liberté était considérée non-seulement comme un droit pour le commerce, mais comme un bienfait pour le pays, un devoir pour le gouvernement.

Tel est le sentiment qui dicta l'ordonnance du 22 novembre 1816, accordant les primes d'importation suivantes :

5 fr.	par quintal métr. de	froment ou farine de froment.
3 » 50	—	Seigle ou farine de seigle.
2 » 50	—	Orge ou farine d'orge.
3 »	—	Maïs.

L'ordonnance du 27 août 1817 restreignit ces primes aux seules importations par les ports de la Méditerranée et par ceux de l'Océan depuis la frontière d'Espagne jusqu'à la rivière de la Gironde inclusivement.

Elles furent généralement supprimées le 15 mai 1818.

La loi des finances du 28 avril 1816, avait soumis l'introduction des blés étrangers à un droit fixe de 50 c. par hectolitre.

Ce commerce ne tarda pas à être l'objet de vives attaques, et l'on touchait au moment où pour la première fois en France, l'importation des grains allait être resserrée dans d'étroites limites.

Les propriétaires de terres à blé, après avoir réalisé de riches profits pendant les années de disette 1816 et 1817, virent l'abondance succéder à une malheureuse stérilité et furent obligés de

subir une diminution sur le prix de leurs produits devenus moins rares.

Au lieu de se soumettre à cette nécessité si heureuse pour le pays, ils fatiguèrent de leurs doléances les chambres et les ministres.

Dans la séance de la chambre des députés du 8 février 1819, une pétition contre l'importation des grains fut présentée. Elle fut appuyée par les députés de Toulouse et par M. François Durand, qui ne trouva rien de mieux à dire, si ce n'est qu'il était entré par les ports du Midi 800 mille hectolitres de blé; « à 20 francs, » c'était, disait-il, 16 millions de numéraire exportés. »

Il aurait été facile de prouver à l'orateur que 16 millions de numéraire n'avaient pas été exportés (1); que, de quelque manière que ces blés eussent été payés, ils l'avaient été avec le produit de la vente de nos marchandises, car un peuple qui n'a pas de mines d'or et d'argent ne se procure du numéraire qu'en vendant ce qu'il récolte ou ce qu'il fabrique; que ce système de la balance du commerce était considéré comme absurde par les hommes versés dans la science économique, et que bien loin d'appauvrir la France, l'importation de ces 800 mille hectolitres l'avait enrichie de 3,200,000 fr. s'ils y avaient été vendus à 4 fr. meilleur marché que les blés indigènes; sans parler des profits incalculables que le mouvement immense de ce commerce avait répandu dans les classes les plus nombreuses et les plus intéressantes de la population; de la valeur donnée à une foule de propriétés réservées à l'entrepôt des grains; des bénéfices opérés sur les ventes des grains sur nos entrepôts à la plupart des peuples de l'Europe.

On aurait pu répondre encore à ceux qui voulaient, par des moyens violens, procurer l'élévation factice du prix des grains, qu'ils allaient frapper le pays d'un impôt énorme, que la con-

(1) Il y avait dans le calcul de l'honorable député erreur matérielle. Les registres de la douane lui auraient prouvé qu'il ne partait pas un bâtiment de Marseille pour Odessa, dont la cargaison en marchandises ne représentât au moins une valeur de 100,000 francs.

Un seul négociant exporta dans le courant de l'année 1820, en produits de notre sol et de notre industrie, pour une valeur de 500 mille francs.

On se procure le reste des fonds nécessaires aux achats de blé à Odessa avec des traites fournies par le commerce de Marseille sur Constantinople, où nous envoyons des marchandises.

sommation de la France étant évaluée à 100,000,000 d'hectolitres, si la prohibition des grains exotiques fesait vendre les indigènes 6 fr. de plus, c'était une taxe de 600 millions, d'autant plus odieuse, qu'elle était établie sur la masse des consommateurs au profit de quelques producteurs, c'est-à-dire, aux dépens du pauvre en faveur du riche. D'ailleurs, une question domine toutes les autres, la France ne consomme pas autant de blé qu'elle en pourrait consommer, sans doute parce qu'il est trop cher. En Angleterre, malgré la différence du régime alimentaire, malgré des lois restrictives qui en élèvent le prix, on consomme en proportion plus de blé qu'en France. Le minimum de la consommation dans ce pays est de 480 livres par personne; en France elle est de 450 livres. (1)

Ce n'est pas que je prétende que l'agriculture doit être laissée sans protection. Le devoir du gouvernement est de concilier ses intérêts avec ceux du commerce. L'une ne peut prospérer sans l'autre. Malheureusement sous la Restauration le commerce fut constamment sacrifié aux exigeances des grands propriétaires.

La loi de 1819 fut donc présentée aux chambres. M. Lainé fut chargé d'en faire le rapport.

« Il est bien certain, reconnut l'honorable rapporteur, que la
» plus forte importation du commerce, pendant une année ne
» peut servir qu'à la nourriture de la France pendant quelques
» jours. »

M. Lainé établit aussi un fait très important : « tandis que le
» blé, dit-il, se vend à Marseille 21 fr. l'hectolitre malgré les
» grandes importations, il est à Toulouse au-dessous de 18 fr.,
» dans la Haute-Saône à 17 fr., et ne se vend que 14 fr. et même
» 13 fr. dans les départemens du Nord-Est. »

Les importations n'influent donc pas aussi fortement qu'on le prétend sur les prix, puisque le port par où elles ont lieu est celui où les blés indigènes se vendent le plus cher.

Les argumens en faveur de la loi, ne brillèrent ni par le patriotisme, ni par le désintéressement.

« L'année dernière, disait M. de Villèle dans cette discussion,
» j'ai vendu le blé que j'ai recueilli 28 fr. l'hectolitre ; cette année

(1) M. Moreau de Jonnès, tome 1, page 361. Ce fait prouve qu'il est encore en France de nombreuses populations plongées dans une telle misère qu'elles ne peuvent atteindre aux prix du froment.

» j'ai peine à en trouver 17 (1). » Ce n'était donc pas l'importation des grains exotiques qui avait fait baisser les prix, puisqu'elle avait été plus considérable en 1818 qu'en 1819.

Cette loi ne satisfit pas les exigences qui l'avaient provoquée. Le prix des blés, au lieu de s'élever, rétrograda. Heureusement la hausse d'une denrée aussi abondante en France ne saurait être le résultat de la prohibition de trois ou quatre cent mille hectolitres de grains exotiques. M. Lainé avait prouvé ce qu'avaient de chimérique les plaintes et les espérances de ceux qui avaient arraché cette loi au gouvernement. Elle fit beaucoup de mal à Marseille. Ce fut tout. Les propriétaires recommencèrent leurs attaques ; à la session suivante une proposition fut faite à la chambre des pairs pour provoquer de nouvelles rigueurs contre le commerce des grains. Elle fut prise en considération.

Un mémoire écrit dans le même but fut présenté au gouvernement par les députés de 53 départemens.

Et cela, au moment où les plaies de la France causées par les disettes de 1816 et 1817 étaient encore saignantes ; au moment où les chambres agitaient la question de savoir si les six millions qui restaient à payer pour les subsistances de Paris, seraient mis à la charge de son budget ou resteraient au compte de l'état.

Les propriétaires du midi qui pendant la disette avaient, malgré la misère publique, refusé de vendre leurs blés à 45 fr. l'hectolitre, ne pouvaient lorsque l'abondance était revenue, se résigner à les céder à 17 fr. Irrités contre Marseille dont les importations avaient atténué les maux de la disette, ils s'en prirent à elle lorsqu'il leur fut impossible de réaliser les bénéfices exorbitans qu'ils avaient espérés, et la punirent, par une guerre acharnée, d'avoir sauvé la France d'une famine.

La loi du 16 juillet 1819 aurait dû mettre un terme aux attaques dont le commerce des grains était l'objet, car elle atteignit le seul but que l'on avouât. L'importation fut prohibée du 12 octobre 1819 au 12 mai 1820.

Cependant le 7 juin 1820, on éleva le droit permanent sur les grains exotiques introduits sous pavillon étranger jusqu'à 2 francs 50 centimes.

Et les blés indigènes, malgré tant de protection, se maintenaient à un prix qui ne répondait pas aux prétentions du produc-

(1) *Moniteur* 1819, page 918.

teur. C'était le résultat d'abondantes récoltes ; on s'obstinait à l'attribuer à l'importation des blés exotiques.

Les uns demandaient qu'on élevât les prix auxquels l'importation était permise ; les autres, et c'était le plus grand nombre, se jouant de l'existence de la France qu'ils voulaient livrer à tous les hasards d'une disette pour satisfaire leur cupidité, voulaient que l'importation fût tout-à-fait interdite. (1)

Le ministre de l'intérieur, tout en reconnaissant qu'il *y avait beaucoup moins de réalité que de prévention et de préjugé dans le résultat et l'effet de l'importation sur le prix des grains* (2), crut devoir néanmoins obéir à ces préventions et à ces préjugés.

Dans la séance du 8 mars 1821, il proposa de changer les marchés régulateurs de diverses sections et particulièrement de la nôtre, c'est-à-dire d'élever de nouvelles barrières contre l'importation.

« Par ce changement, disait M. le comte Siméon, ministre de
» l'intérieur, on est assuré que les pays producteurs auront plus
» d'influence dans l'évaluation des prix moyens. »

En effet, d'après le projet du gouvernement, le prix régulateur, qui était de 22 fr. 25 cent. l'hectolitre, devait, par le choix des marchés, tomber à 19 fr. 33 cent., et amener par conséquent la prohibition.

Ce n'était point assez encore pour ceux qui voulaient anéantir ce commerce.

La majorité de la chambre des députés, composée de grands propriétaires, substitua au projet de loi du gouvernement une loi toute nouvelle empreinte de la sévérité la plus brutale contre le commerce des grains.

Elle prohiba, malgré les ministres, l'introduction des grains exotiques toutes les fois que les blés indigènes tomberaient au-dessous de 24 fr. dans notre section.

Elle composa cette section des départemens suivans : les Pyrénées-Orientales, l'Aude, l'Hérault, le Gard, les Bouches-du-Rhône, le Var et la Corse.

Des quatre marchés régulateurs, Arles, Lyon, Marseille et Toulouse, elle supprima les deux premiers, leur substitua Gray

(1) Discours du ministre de l'intérieur, *Moniteur*, 1821, page 326.
(2) Idem.

et Fleurance, marché insignifiant, et opposa ainsi, contre toute justice, trois marchés producteurs à un seul consommateur.

Elle établit les droits comme il suit ;

1° Droit permanent de 1 fr. 25 par hect. de grains.

2° Droit supplémentaire de 1 fr. par hectolitre sans distinction de pavillon lorsque le prix des blés indigènes serait descendu dans la 1re classe à 26 fr,

3° Lorsque le prix des blés indigènes descendait au-dessous de ce taux, chaque franc de diminution donnait lieu, indépendamment du droit permanent et du droit supplémentaire ci-dessus, à un nouveau droit supplémentaire d'un franc par hectolitre, également sans distinction de pavillon.

Cette loi, faite par les intéressés eux-mêmes, au mépris de la prérogative royale, n'en demeura pas moins sans effet sur le prix du blé. A Toulouse, après comme avant la promulgation de la loi, il continua à se vendre 17 fr. l'hectolitre.

Il tomba à 15 fr. en 1824, à 14 fr. en 1825, et enfin à 13 et 12 fr. 70 c. en 1826.

Ne pouvant plus accuser l'importation qu'on avait rendue impossible, on s'en prit à l'entrepôt de Marseille, fort innocent néanmoins, de la dépression successive des prix; notre ville fut encore une fois sacrifiée. La loi du 15 juin 1825 ordonna que les grains exotiques ne pourraient plus être admis à l'entrepôt fictif.

En vain Marseille fit entendre les plus vives réclamations; elles demeurèrent sans effet. Le gouvernement n'osa même pas reconnaître l'absurdité du choix des marchés régulateurs.

A l'exception de Marseille, ces marchés se trouvaient tous hors des départemens composant la section dont ils formaient la mercuriale; ainsi, ce n'étaient pas les prix de nos départemens qui régissaient nos importations, mais ceux de départemens agricoles éloignés où le blé se vend constamment meilleur marché que dans le reste de la France à cause de leur isolement.

Jamais le mauvais vouloir et la mavaise foi ne s'etaient manifestés avec plus d'évidence que dans la rédaction de la loi de 1821. La Chambre, dans cette discussion, présenta le spectacle d'une assemblée souveraine acharnée contre une ville importante, source de richesses pour le Midi.

Comment justifier le choix du marché de Fleurance? N'était-ce pas un acte de colère contre le commerce et la consommation? Ce marché a-t-il jamais versé un grain de froment dans les Bou-

ches-du-Rhône? Y a-t-il la moindre connexité entre ses produits et les nôtres, séparés par des barrières insurmontables ?

Le transport d'un hectolitre de grain de Fleurance à Marseille coûterait trois ou quatre fois davantage que du département le plus éloigné situé sur l'Océan.

La loi du 2 décembre 1814, portait que les marchés régulateurs seraient placés aux principaux marchés du département.

Les petites communes de Fleurance et Gray pouvaient-elles être considérées comme des marchés principaux ?

Dès que le projet de loi de 1821 fut présenté, le conseil municipal de Marseille le combattit par les meilleurs raisonnemens et fit entendre les plus énergiques réclamations ; il était loin cependant de s'attendre aux étranges modifications que la Chambre se préparait à lui faire subir.

« Sous l'empire de la loi qui nous régit, disait-il, (celle de 1819) » et qu'on veut modifier, Marseille a été à la veille d'être entière- » ment privée de subsistances avec ses magasins remplis de » blés.

» Ces blés étaient en entrepôt, mais ils ne pouvaient être livrés » à la consommation, parce que le prix moyen était toujours in- » férieur à celui qui permet l'introduction, et tandis que les mer- » curiales réunies ne donnaient un prix commun que de 18 francs » 83 centimes, nous payions à Marseille les blés à la consommation » au prix de 27 francs 80 centimes.

» Il ne nous restait plus alors que pour 15 jours de subsistances. » Le peuple murmurait, parce qu'il ne pouvait pas concevoir que » le prix du pain pût être à un taux aussi élevé que ce qu'il l'était » à cette époque lorsque tous nos greniers étaient remplis.

» Dans cette triste et pénible situation, le gouvernement fut in- » formé des vives sollicitudes de l'administration locale ; les nou- » velles mercuriales arrivèrent dans l'intervalle, le prix moyen » donna la libre entrée aux blés de l'entrepôt réel, et le 12 mai der- » nier mit un terme aux craintes de l'autorité et à la misère du » peuple.

» Si la loi proposée avait existé, le pain aurait manqué tout-à- » coup dans la ville ; mais comme les magasins étaient abondam- » ment pourvus, la surveillance de la douane et tous ses employés » n'auraient opposé qu'une barrière impuissante contre le soulè- » vement de la multitude affamée. »

Toutes les réclamations furent inutiles, la loi de 1821 pesa sur le commerce des grains.

Qu'en résulta-t-il ?

De 1821 à 1828 prohibition complète.

En 1829, les blés indigènes valaient à Marseille 30 francs l'hectolitre, et cependant la mercuriale était à 22 francs 20 centimes. Les blés auraient été à 34 fr., que les prétendus marchés régulateurs auraient encore empêché l'importation. Pendant ce temps les habitans d'une autre partie de la France, ceux de la quatrième classe jouissaient de l'importation en présence du prix de leurs blés à 18 fr.

Singulière législation! elle permettait l'introduction là où elle était inutile, et l'empêchait là où les besoins étaient le plus pressans et les prix le plus élevés.

Depuis le mois de mars 1828 jusqu'à la fin de 1830, l'importation a été constamment défendue à Marseille, tandis qu'elle a été à peu près constamment autorisée pendant ces trois années dans tous les ports français de l'Océan. Aussi voyons-nous que dans une importation de quatre millions d'hectolitres de blés exotiques, Marseille où le prix du blé a constamment excédé de beaucoup les prix du reste de la France, figure à peine pour 400 mille hectolitres.

C'est que Marseille, pour sa subsistance, était obligée d'envoyer, dans un des ports du Nord de la France, les blés qu'elle avait dans ses entrepôts, de les y faire naturaliser et de les faire revenir dans son port, comme blés indigènes, après des frais énormes en pure perte.

Voilà comment la restauration entendait les intérêts du pays.

Un des premiers soins du gouvernement de Louis-Philippe a été de remédier à un état de choses aussi odieux, pour me servir des expressions de M. de Saint-Cricq lui-même (1).

Par suite d'une loi provisoire présentée par M. Guizot, les droits furent diminués. Le marché de Lyon fut substitué à celui de Fleurance. La disposition de la loi de 1825, qui repoussait les grains étrangers de l'entrepôt fictif, fut rapportée.

(1) Et n'est-il pas odieux que la population d'une des plus vastes cités soit condamnée, par l'effet d'un mensonge légal, à payer le blé 30 fr., sans avoir le droit de recourir à l'étranger, alors que le vœu de la loi est qu'au taux de 24 fr. l'importation commence et tende à rétablir l'équilibre ? (Discours de M. de Saint-Cricq, séance de la Chambre des Députés du 2 octobre 1830.)

Mais ces modifications étaient insuffisantes, ainsi qu'on va le voir par l'extrait suivant d'un mémoire que le conseil municipal me chargea de rédiger :

« Cette loi, disais-je, a produit les plus heureux effets à Marseille. Son commerce en a recueilli de grands avantages. L'administration a pu, par la diminution du prix du pain, et par un travail lucratif procuré aux classes ouvrières, prouver à tous qu'un régime de justice et de liberté avait succédé à un régime de mensonge et de déception.

« Malheureusement Marseille est menacée de voir un terme prochain à cet heureux état de choses. Le prix moyen du blé ayant été fixé par le dernier tableau régulateur à 23 fr. 74 c., l'importation est prohibée à dater du 10 de ce mois (mai 1831). Ainsi, pour 6 centimes de diminution au-dessous de la limite, une nombreuse population va être obligée de subir une augmentation funeste sur le prix de sa subsistance.

» Ce fait seul prouve que la loi est mauvaise et qu'il est urgent d'en changer les bases.

« Le conseil municipal s'empressera, sans doute, de supplier le gouvernement de proposer sans délai une loi définitive sur ce sujet. La loi provisoire expire au mois de juillet. Il est donc nécessaire de régler cette législation avant la séparation des Chambres.

« Il y va des plus graves intérêts de notre ville. Il importe à tous que Marseille ne soit pas privée d'une branche importante de son commerce. Il importe surtout que le travail ne soit pas enlevé à la classe ouvrière dans un moment où il est si nécessaire qu'elle soit occupée.

« Les bases à adopter pour cette nouvelle législation ne peuvent être douteuses. Tous les esprits sont d'accord sur la nécessité d'adopter un principe certain et de ne plus laisser un commerce aussi important livré à des chances si variables qu'un centime de hausse ou de baisse puisse permettre ou prohiber l'introduction. Le principe à admettre c'est la libre introduction avec des droits sagement combinés pour protéger convenablement l'agriculture nationale. »

Les vœux exprimés dans ce mémoire, ne purent être exaucés dans le cours de la session qui allait finir.

Mais dès le commencement de la suivante, le gouvernement

s'empressa de présenter un projet de loi sur cette importante question :

Ce projet annonçait un grand progrès dans les vues du gouvernement. Son adoption eût entraîné la chûte de ce système anti-social qui sacrifie des millions de consommateurs à quelques grands propriétaires.

Le ministère avait compris que la diminution du prix des objets de consommation était devenue une nécessité non seulement politique, mais sociale.

Obligés de soutenir la concurrence des produits étrangers, les industriels français ont dû, pour continuer l'exploitation de leurs manufactures, diminuer le salaire de leurs ouvriers. Comment ceux-ci subviendront-ils à leurs besoins et à ceux de leur famille, s'ils ne peuvent avec ce qu'ils reçoivent payer les denrées nécessaires à leur existence ?

Ces pensées dictèrent le projet sur les céréales de M. d'Argout. Voyons quelles en étaient les principales dispositions.

C'était d'abord la suppression des classes et sections qui morcelaient nos frontières, compliquaient la législation et se trouvaient si mal combinées qu'on pouvait introduire des blés étrangers dans les départemens où ils étaient prohibés en les fesant nationaliser dans ceux où ils ne l'étaient pas; et cela au grand détriment du consommateur qui supportait en pure perte des frais considérables de transport.

Deux grandes divisions devaient remplacer les huit régions : d'une part les côtes de l'Océan et les frontières du nord et de l'est, depuis le département du Nord jusques à celui du Haut-Rhin inclusivement ; de l'autre la frontière de l'est, depuis le Doubs jusqu'au Var, les côtes de la Méditerranée et les Pyrénées.

Suppression aussi des marchés régulateurs qui avaient introduit le mensonge dans la loi, car la plupart des grains se vendent au domicile des propriétaires.

Le premier titre de ce projet de loi à l'approbation publique était la suppression de toute prohibition.

La libre admission des blés étrangers était posée en principe et réglée par des droits gradués.

Quels étaient ces droits ?

Dans notre circonscription quand le prix du pain aurait été au-dessus de 40 cent. le kilog., il ne devait être perçu qu'un droit de balance de 25cent. par 100 kilogrammes.

Quand le prix du pain aurait été à 40 cent., le droit devait être de 1 fr. 50 cent.

Le droit augmentait de 1 fr. par chaque centime de baisse sur le prix du pain.

Une surtaxe de 1 fr. 50 c. devait être perçue sur les grains et farines arrivant par navires étrangers. Cette surtaxe cessait quand le prix du pain montait à 50 cent. dans notre division.

Remarquons d'abord que les droits n'étaient plus réglés par hectolitre, mesure de capacité, mais par kilogramme, mesure de poids.

Cela était juste et bien. Il est des grains dont l'hectolire pèse 65 à 70 kil., et d'autres 82 à 90 kil. Soumettre au même droit ce qui pèse 65 kil. et ce qui en pèse 90, c'est consacrer une inégalité choquante ; d'autant plus qu'ici c'est non seulement la quantité la plus faible, mais encore la qualité inférieure qui se trouve en réalité frappée d'un droit plus élevé.

Voici quel en devait être l'effet sur le prix de nos blés indigènes:

Supposons que la taxe moyenne du pain dans notre région soit à 40 c. le kil.

Ce prix correspond à celui de 23 fr. 79 c. par hectolitre de froment.

Dans ce cas le droit aurait été de 1 fr. 50 c. par 100 kil., soit 1 fr. 12 c. par hectolitre en évaluant son poids moyen à 75 kil.

Dans l'exposé des motifs, le ministre assurait que si l'on consultait la liste des prix recueillis à Odessa, depuis 1820, on y trouvait fréquemment le prix de 15 à 16 fr., et finalement une moyenne de 12 à 13 fr., et que les frais s'élevant à 5 fr. 50 c., le blé ne pouvait revenir à Marseille à moins de 18 fr., et le plus souvent à 20 ou 21 fr. l'hectolitre ; admettons 19 fr.

Il suit que lorsque le blé indigène aurait été à 23 fr. 79 cent., soit le pain à 40 centimes le kil., le blé exotique introduit sous pavillon français, aurait pu se vendre 3 fr. 67 centimes meilleur marché que le grain indigène.

Si le prix du pain tombait à 39 centimes, soit le blé à 23 francs 2 centimes 1/2, le droit montait à 1 fr. 87 c. l'hectolitre, et la différence entre le blé indigène et le blé exotique, n'était plus que de 2 fr. 15 centimes.

Si à 38 centimes, soit à 22 fr. 36 centimes l'hectolitre, le droit s'élevait à 2 fr. 62 centimes, le blé exotique revenait à 21 fr. 62 c., et il n'y avait plus qu'une différence de 74 centimes.

On voit que le projet assurait au propriétaire un prompt secours contre une trop forte baisse. A peine la concurrence étrangère déterminait-elle une dépression du prix que la hausse des droits venait rétablir l'équilibre. Ainsi, dans tous les cas, même en supposant des *qualités égales*, le producteur était assuré de ne pas subir un prix inférieur à 22 fr.

Je sais que ce taux offre peu de profit aux producteurs du Midi, mais c'est à eux de perfectionner leur mode de culture et de tirer parti de leurs terres comme dans le nord de la France, où le blé peut se vendre avec avantage à 20 francs l'hectolitre, et au-dessous.

Jusqu'ici j'ai raisonné dans l'hypothèse que les blés exotiques seraient introduits par navires français, et seraient d'une qualité égale à celle de nos blés indigènes. Cela n'est point. Si l'on considère que la plupart des importations ont lieu par navire étranger et sont par conséquent soumises à la surtaxe ; si l'on considère que les blés indigènes ont sur les exotiques une plus value moyenne de 4 ou 5 francs, à cause de leur bonne qualité, on reconnaît que le but du projet, qui était d'assurer 24 francs au producteur, était atteint.

Ce projet était plus favorable au propriétaire que ne l'était la loi de 1819. D'après cette loi, lorsque le blé indigène était à 22 fr., le droit d'entrée sur le blé exotique n'était que de 2 fr. 25 c., y compris le droit permanent.

Une des bonnes dispositions du projet était celle par laquelle l'importation du riz était soustraite à l'influence des mercuriales. La France ne produit pas cette denrée, et pourtant, dans je ne sais quel but, elle était frappée d'une taxe prohibitive. Cet état de choses avait porté un coup funeste à notre commerce avec le Piémont. Le gouvernement du roi eut sans doute en vue, par la fixation du droit à 4 fr. les 100 kil., de nous rendre les débouchés considérables que nos vins trouvaient jadis dans cette contrée.

Sur ma proposition, le conseil municipal avait demandé que les mercuriales servant à fixer les prix moyens fussent publiées. On sent qu'il est nécessaire que le négociant connaisse les bases du calcul qui doit étendre ou resserrer les limites de son commerce.

Le projet de loi satisfaisait pleinement à ce vœu, en prenant pour règle des importations le prix du pain.

C'était une heureuse innovation. Rien de plus positif, de plus légal, de mieux connu que le prix du pain.

C'est un fait que tous les consommateurs peuvent contrôler, et dont ils sont tous intéressés à maintenir la vérité.

Enfin, pour dernier progrès, le projet consacrait d'une manière définitive la faculté de l'entrepôt fictif accordé au commerce des grains.

La commission de la Chambre des Députés, chargée d'examiner ce projet, en changea les principales dispositions.

A deux régions, elle substitua 4 classes subdivisées en huit régions.

Repoussant la base d'évaluation d'après le prix du pain, elle maintint pour base le prix de l'hectolitre.

Elle rétablit par conséquent les marchés régulateurs et en augmenta le nombre. Elle désigna pour notre classe :

Toulouse, Gray, Lyon, Marseille, Castelnaudary et Montpellier.

Voici comment elle régla, pour cette classe, les droits d'entrée du blé froment.

Le prix de l'hectolitre étant	DROITS par navires français	DROITS par navires étrangers
Au-dessus de 27 fr. l'hect ..	» »	0 25
» de 26 » »	0 25	1 25
A 26 fr. l'hect,.........	1 25	2 25
A 25 fr. »	2 25	3 25
A 24 fr. »	3 25	4 25
A 23 fr. »	4 25	5 25

Par chaque franc de baisse au-dessous de 23 fr., 2 fr. d'augmentation sur les droits.

Elle proposa en faveur des navire français une prime de 1 fr. pour l'introduction d'un hectolitre de grains étrangers, lorsque les indigènes seraient au-dessus de 27 francs, et de 2 fr. par 100 kilogrammes de farine.

Elle rétablit les anciens droits sur les riz.

Ce projet parut encore trop libéral à la Chambre des Députés ; elle maintint, autant qu'elle put, l'ancienne législation et n'y fit que les changemens qui résultent de la loi du 15 avril 1832, dont les dispositions sont actuellement en vigueur.

Cette loi maintint les droits fixés par celle du 4 juillet 1821 dans les cas où l'entrée en était autorisée.

Dans les cas où l'entrée était prohibée par la loi de 1821, celle de 1832 établit une surtaxe de 1 fr. 50 c. par hectolitre pour chaque franc de baisse dans le prix des grains indigènes. Elle réduit,

dans tous les cas, à 1 fr. 25 c. par hectolitre la surtaxe sur les importations par navires étrangers, et la supprime lorsque le prix moyen du froment s'élève à plus de 28 fr. dans notre classe.

Les marchés régulateurs sont maintenus à Toulouse, Gray, Lyon et Marseille.

Le choix de ces marchés agrave la rigueur des droits. Sur quatre, deux peuvent être considérés comme les plus importans du S.-O. et du S.-E. Le troisième, par sa proximité de Gray, doit en être considéré comme un annexe. Le quatrième seul appartient à l'un des sept départemens auxquels le droit est applicable. Cette anomalie qui ne se rencontre que dans cette section, est funeste aux ports de la Méditerranée déjà placés sous le poids de droits plus élevés.

Depuis dix ans que la loi de 1832 fonctionne, les habitans de l'extrême Midi subissent une différence de 5 à 8 fr. par hectolitre sur le prix des céreales comparé à celui de deux des marchés qui règlent le droit.

Voici un exemple des conséquences du choix du marché de Gray :

De novembre en décembre 1841, une hausse se manifesta dans le prix des blés. La mercuriale des marchés régulateurs s'était élevée, on s'attendait à une diminution de 1 fr. sur le droit d'entrée, lorsqu'on vit que la mercuriale de Gray au lieu de suivre le mouvement général de hausse, était tombé de 21 fr. 77 c. à 18 fr. 96 c. Cette baisse n'était que fictive. Elle provenait de ce qu'on avait fait entrer, dans la composition des mercuriales, des blés nouveaux, d'une qualité tellement inférieure, qu'on ne pouvait les employer, et que Lyon fut obligé de s'adresser au Dauphiné et à la Bourgogne au lieu de Gray, son véritable marché alimentaire. Les mêmes causes produisirent les mêmes effets pour la mercuriale de janvier 1842.

C'est là un abus grave auquel l'administration peut mettre un terme en n'admettant comme élément de la fixation des prix moyens que des blés boulangeables, donnant un produit moyen en farine.

Après avoir parlé de la législation des grains en général, disons quelques mots de ce commerce à Marseille.

Commerce des blés à Marseille.

De toutes les villes de France, Marseille est la plus intéressée dans la question des céréales.

Son territoire stérile ne peut subvenir à la consommation de ses

habitans. Les meilleures récoltes suffisent à peine à leur subsistance pendant trois mois.

Le territoire de Marseille produit environ 70,000 hectolitres froment ; la consonsommation de cette ville est de 280,000 hectolitres (1830).

Le département recueille année commune :

Froment	456,700	hectolitres.
Autres grains	153,530	»

Il consomme annuellement :

Froment	902,000	hectolitres.
Autres grains	316,972	»
Déficit : froment	445,300	hectolitres.
Autres grains	163,442	»

Il en fut toujours ainsi : le besoin de l'importation, soit de France, soit de l'étranger, était si impérieux, que j'ai lu dans nos vieux statuts municipaux un article qui permettait de retenir par force les navires chargés de grains qui touchaient à notre port.

Le blé, le riz et tous les autres grains étaient affranchis du droit de 20 pour cent, perçu sur toutes les importations du Levant par navires étrangers.

Marseille est intéressée non-seulement dans son commerce, mais encore dans son existence, à ce que l'importation des grains vienne, au besoin, suppléer sans retard à l'insuffisance des récoltes du royaume.

Dans le dix-septième siècle, le commerce des grains à Marseille était soumis aux restrictions les plus sévères. La loi qui prohibait l'exportation des grains s'appliquait aux blés étrangers entreposés à Marseille. Cette mesure avait banni de notre port les blés exotiques ; car quel négociant aurait osé exposer ses denrées sur un marché d'où il ne pouvait plus les faire sortir ? C'était mettre l'importateur à la merci de l'acheteur.

Les échevins de Marseille ne cessaient de réclamer contre des dispositions si funestes au commerce. Ils exposaient qu'il n'y avait aucun inconvénient à laisser sortir les blés exotiques s'ils n'étaient pas nécessaires à la consommation du royaume, et que s'ils l'étaient, il fallait les payer en raison de ce qu'ils avaient coûté ; que dans tous les cas il y avait injustice criante à les retenir pour être vendus à un prix inférieur à celui d'achat.

Ces raisons parurent sans réplique, et un arrêt du 8 décembre

1723, accorda à Marseille la liberté du commerce des grains étrangers. Après avoir énuméré les formalités dont cette liberté était entourée, l'article X s'exprime ainsi :

« Au moyen de cette précaution, sa majesté a ordonné et or-
» donne qu'à l'avenir et à compter du jour de la publication du
« présent arrêt, il sera permis à toute personne de quelque état
» et condition qu'elle soit, de faire entrer et sortir librement du
» port de Marseille, toute sorte de grains pour les transporter
» aux endroits où l'on voudra les envoyer, à l'exception des lieux
» prohibés, après avoir préalablement pris les passeports requis
» et nécessaires des échevins de ladite ville, auxquels sa majesté
» a permis et permet de retenir pour les besoins d'icelle la quan-
» tité de grains que bon leur semblera, en payant le prix au pro-
» priétaire, de gré à gré, ou à dire d'experts, et en conséquence
» permet, sa majesté, à tous négocians, de faire mettre les grains
» qu'ils feront venir de l'étranger dans tels magasins de ladite ville
» qu'ils trouveront bon, après en avoir donné connaissance aux-
» dits échevins, et avoir fait leur soumission de leur déclarer les
» ventes qu'ils feront desdits grains, afin qu'en tout temps lesdits
» échevins puissent savoir la quantite de blé qui se trouvera dans
» ladite ville. »

La liberté du commerce des grains étrangers produisit d'heureux résultats : Marseille devint, ainsi que le disait le rapporteur du comité d'agriculture, à l'assemblée constituante, le *grenier de toutes nos provinces méridionales et de toute la Méditerranée*. L'Espagne, le Portugal, la rivière de Gênes, recouraient annuellement à nos entrepôts. La France entière retira souvent de grands avantages de la présence des grains exotiques à Marseille.

En 1755, lors de l'expédition de Mahon, le maréchal de Richelieu fut étonné de la promptitude et de la facilité avec laquelle Marseille mit à sa disposition d'immenses approvisionnemens.

De 1778 à 1785 le port de Marseille vit arriver chaque année plus de 200,000 charges de blé et 100,000 charges de grains grossiers.

Il y eut progrès dans les années suivantes. La quantité de blé étranger importé à Marseille en 1787 fut de 362,900 charges; l'année précédente elle avait été de 323,811.

Les grains grossiers suivirent cette progression. En 1786 il en fut apporté 114,873 charges, et l'année suivante 112,083.

Pendant ces dix années (de 1778 à 1787) le prix des blés ne

s'éleva jamais au-dessus de 32 fr. 12 s. 6 d. l'hectolitre. En 1786, il ne valut que 28 fr. 17 s. 9 d.; l'année suivante il descendit à 25 fr. 15 s. 11 d. (1).

En 1792 et 1793, Marseille repoussa la famine dont Paris était menacé. Elle lui fournit pendant ces années 300,000 quintaux de blé (2).

Mais bientôt Marseille, privée de ses franchises, désolée par la guerre, vit les navires étrangers abandonner son port.

En l'an XI, sur quatre cents bâtimens chargés de blé, expédiés de la Mer Noire, trois seulement vinrent à Marseille. Tous les autres furent répartis dans les ports francs d'Italie, tant ce commerce a besoin d'économie. Il fuyait Marseille parce qu'il n'y jouissait plus de l'exemption du droit de tonnage.

Cette rareté d'arrivées de froment fut très funeste à la population de Marseille, qui, privée de son commerce, voyait sa misère accrue par le haut prix des denrées de première nécessité.

Le 1er brumaire an XIII, la Chambre de commerce de Marseille écrivait au ministre de l'intérieur : « Le prix du blé est plus fort » à peu près de moitié de ce qu'il était avant la révolution. Le blé » que l'on vendait 30 à 40 fr. (la charge) vaut aujourd'hui 54 à » 60 fr. »

Il nous venait alors des farines de Paris même. Elles se vendaient à Marseille (en l'an XII), 16 fr. les 40 kil. (3).

En 1810, du mois de juillet au mois d'octobre, le blé s'éleva de 44 fr. 50 c. à 57 20 les 8 doubles décalitres. Le prix du pain fut taxé à 60 c. le kil.

Mais ce prix s'éleva beaucoup plus haut, et l'on se souvient d'avoir payé le pain jusqu'à 85 c. le kil.

Aux premières années de la restauration, le commerce des grains atténua les fâcheux effets de la disette qui affligeait la France et l'Europe.

On lit dans le *Moniteur* du 17 août 1817 :

« Dans les deux dernières campagnes, Marseille, justifiant un » de ses anciens titres de gloire et sans nuire à son immense con» sommation locale, a puissamment secouru une très grande partie

(1) Lettre de la Chambre de Commerce du 1er brumaire an XIII.
(2) *Id.* du 14 messidor an XII.
(3) *Id.* du 1er messidor an XII.

» de la Suisse, toute la côte jusqu'à Gênes et tous nos départe-
» mens méridionaux en deça du Rhône jusqu'à Lyon.

Ce journal, dans son numéro du 17 mai 1817, disait :

« Les blés continuent d'arriver en abondance dans le port de
» Marseille, et les expéditions pour l'intérieur sont proportionnées
» à ces arrivages. On y a reçu dans le courant du mois d'avril
» 34,077 charges blé et 740 balles farine. Il a été expédié dans le
» même mois, tant pour les villes du royaume que pour la Suisse,
» 33,957 charges de blé et 644 balles de farine.

Au mois de juin, dans l'espace de quinze jours, les arrivages s'élevèrent à 112,659 sacs, la plus grande partie chargée sur quinze bâtimens marchands, et deux gabarres de l'état venant de la Mer Noire (1).

Il en venait aussi d'Egypte. L'abondance fut bientôt telle que les magasins manquèrent. Il fallut à grands frais déposer des grains dans les quartiers les plus reculés de la ville et des faubourgs (2).

Il était permis d'espérer qu'un commerce qui avait rendu de tels services serait à l'abri des rigueurs du pouvoir central. Il n'en fut point ainsi. Le gouvernement céda aux sollicitations des propriétaires qui formaient la majorité des deux Chambres et dont l'avidité ne trouvait jamais le prix du blé assez élevé. Je viens d'énumérer les mesures législatives qu'ils firent prendre contre le commerce des grains. Marseille continua d'être la ville où le prix du pain était le plus élevé. Elle fit entendre sans succès d'énergiques et trop justes plaintes.

« Marseille, contre laquelle tous les efforts des départemens
» coalisés se dirigent, disait le Conseil municipal en 1821, Mar-
» seille, qui sans remonter à des époques plus reculées, en 1769,
» en 1786, en 1791, en 1794, en 1816 et en 1817 a sauvé les dé-
» partemens méridionaux et quelquefois la France entière des
» horreurs de la famine; Marseille, dont on ne cesse d'envier le
» commerce et l'industrie, n'a jamais oublié que toutes les fois
» que l'interruption des communications maritimes l'a mise, pour
» sa subsistance, à la merci des provinces agricoles qui l'avoi-
» sinent, elle n'a souvent obtenu que des refus ou des secours
» insuffisans, qui, malgré leur excessive cherté, laissaient en
» péril la vie de ses habitans. Elle n'oubliera jamais que lors de

(1) *Moniteur* du 26 juin 1817.
(2) *Ibid.* du 22 février 1818.

» la dernière peste, ce ne fut pas de nos voisins que nous reçumes
» les secours en subsistance, dont nous avons eu le pressant
» besoin....

» Et c'est cette ville que son territoire rocailleux ne saurait
» nourrir pendant deux mois, qu'on voudrait laisser à la merci
» de l'égoïsme et de la cupidité, et qu'on voudrait déshériter de ses
» greniers d'abondance dont elle n'est redevable qu'à son in-
» dustrie (1). »

On répondait que les départemens de la France doivent consommer réciproquement l'excédant des produits les uns des autres, et que si, dans l'intérieur de la France, on consomme nos huiles et nos soies, nous devons consommer les grains recueillis dans les départemens agricoles.

La comparaison pêche par la base. Les départemens de l'intérieur consomment peu de nos huiles et de nos soies. Ce ne sont point des denrées de première nécessité; on pourrait y renoncer et y suppléer par d'autres produits si nous voulions les faire payer trop cher. En est-il de même des blés? Convient-il de mettre une partie de la France sous le joug de quelques propriétaires, ou à la merci de l'intempérie des saisons, pour une denrée nécessaire à sa subsistance?

On prétendait que l'accroissement donné aux importations en grains à Marseille depuis 1814, rendait nécessaires des précautions que l'ancien régime jugeait inutiles ou dangereuses, parce que les marchés intérieurs n'étaient point alors exposés comme aujourd'hui aux invasions des blés exotiques venus d'Odessa.

C'était une erreur.

Marseille avant que le port d'Odessa existât, était et n'avait cessé d'être l'entrepôt des blés de la Sicile, de l'Egypte, du Levant et de la Barbarie.

La compagnie d'Afrique, elle seule, importait annuellement une si grande quantité de blés, que souvent tous les *domaines* étaient insuffisans, que tous les monastères en étaient remplis, même celui des Chartreux, situé à une lieue de la ville (2).

Aujourd'hui ces riches importations ont cessé. Elles ont été remplacées par celle de la Mer Noire, qui leur sont inférieures. Elles ont cessé, parce que le Grand Seigneur prohibe la sortie des

(1) Délibération du Conseil municipal du 11 avril 1821.
(2) Délibération du Conseil municipal.

grains de ses états. La Sicile et la côte d'Afrique loin d'avoir continué leurs envois, s'approvisionnent aujourd'hui dans nos entrepôts (1821).

On déclame beaucoup contre le prix auquel peuvent se livrer les blés exotiques. Mais voici à cette assertion une réponse que je trouve dans une délibération du conseil municipal.

« Il résulte de trois comptes d'achat déposés sur le bureau, » que les blés pris à Odessa reviennent rendus à Marseille à 16 f. » 39 cent. l'hect.; que ceux de Tangarok reviennent à 18 fr., et » ceux de Caffa à 22 fr. 69 cent. (ce sont les prix les plus bas » sur lesquels on puisse compter), sans compter le déchet ordi- » naire, les avaries dont les assureurs sont affranchis, l'intérêt » des sommes avancées pour l'achat et le droit proportionnel qui » augmente d'un franc par hect. à chaque diminution d'un franc » sur le prix des blés (1).»

Il en est encore de même aujourd'hui; les droits établis sur les grains exotiques, assurent une large protection aux grains indigènes.

Les craintes des propriétaires et leurs réclamations contre la liberté du commerce des grains, ne sont donc pas fondées. Ils n'ont rien à redouter de la concurrence des blés exotiques. Les états publiés chaque trimestre par M. le ministre du commerce, prouvent que les quantités de grains exportés de France pour l'étranger sont bien supérieures à celles qui sont importées. Les importations seront toujours insignifiantes dans un pays aussi vaste et aussi peuplé que la France, qui ne peut être nourri que par lui-même. Nous ne trouverions jamais hors de chez nous qu'une quantité de blé bien insuffisante à nos besoins. En 1826, époque où le blé était regardé comme surabondant et à vil prix dans toute l'Europe, il fut constaté que la somme totale des céréales emmagasinées tant en France qu'en Allemagne, Prusse, Pologne, Danemarck, Angleterre, Pays-Bas, Espagne, Portugal, et dans les ports de la Mer Noire, n'était que de 14 millions d'hectolitres, quantité seulement suffisante pour nourrir 3,500,000 individus pendant un an.

Terminons par le tableau de l'importation et de l'exportation des grains étrangers à Marseille depuis 1826.

(1) Délibération du Conseil municipal du 11 avril 1821.

Importations et exportations des blés exotiques à Marseille.

(Commerce général).

ANNÉES.	IMPORTATIONS DE L'ÉTRANGER.	EXPORTATIONS A L'ÉTRANGER.
1826........	155,510 hectolitres	170,145 hectolitres.
1827........	88,758 »	86,851 »
1828........	362,185 »	32,310 »
1829........	29,328 »	35,215 »
1830........	729,615 »	44,406 »
1831.(1)....	1,282,684 »	— »
1832........	1,905,429 »	239,084 »
1833........	184,784 »	86,879 »
1834........	154,139 »	78,176 »
1835........	154,135 »	43,198 »
1836........	462,525 »	214,125 »
1837........	557,158 »	191,993 »
1838........	565,875 »	234,932 »
1839........	1,602,874 » (2)	703,989 »
1840........	1,049,261 » (3)	537,876 »
1841........	1,123,383 »	583,544 »

Voici quelles ont été les provenances et les destinations de ces importations et de ces exportations en 1839 (4), 1840 et 1841

(1) L'exportation de 1831 n'est pas connue.

(2) La quantité mise en consommation a été de 525,515 hectolitres, dont 190,010 importés par navires français, et 335,505 hectolitres par navires étrangers, en acquittant les droits, sous pavillon français, de 2 fr. 25, 3 fr. 25 et 4 fr. 75, et sous pavillon étranger, de 3 fr. 50, 4 fr. 50 et 6 fr. par hectolitre ; les mercuriales étant à 24 fr. 75 c., 23 fr. 52, 22 fr. 83 l'hectolitre.

(3) 625,820 hectolitres ont été introduits pour la consommation ; 343,867 hectolitres avaient été importés par navires français, et 281,953 par navires étrangers.

(4) Les quantités de blé, froment, importées en France de l'étranger, en 1839, se sont élevées à 2,262,328 hectolitres, évaluées à 45,246,566 ; les quantités mises en consommation ont été de 1,153,292 hect. ;

Les quantités exportées, à 1,172,768 hect., dont 452,440 hectolitres en blés français.

En 1792, les importations en France furent de

324,450,833	livres marc	blé froment.
33,323,800	»	seigle.
1,234,754	»	orge.
10,848,550	»	maïs.

Les exportations pendant la même année furent de

10,278,750	liv. m.	blé froment.
1,490,400	»	seigle.
1,716,900	»	orge.
568,750	»	maïs.

Importations de froment à Marseille.

Provenances.		1839.	1840.	1841.
Russie	hect.	839,779	431,058	653,782
Angleterre et possessions.	»	7,428	22,777	—
Espagne	»	—	4	—
Autriche	»	13,687	8,828	1,513
Sardaigne	»	144,330	181,379	105,413
Deux-Siciles	»	18,806	37,530	76,835
Toscane	»	97,457	89,327	4,235
Autres États d'Italie	»	—	71,985	67,293
Grèce	»	4,094	—	—
Turquie	»	471,270	136,236	169,068
Egypte	»	3,237	68,673	40,233
Algérie	»	1,005	4	4,475
États Barbaresques	»	1,765	—	—
Saisie	»	12	6	7
Abandonné	»	4	2	5
Balayures	»	—	1,452	524
Totaux	»	1,602,874	1,049,261	1,123,383

Exportation de froment de Marseille.

Destinations.		1839.	1840.	1841.
Danemarck	hect.	10	—	21
Suède	»	—	3	7
Villes Anséatiques	»	2	—	1
Hollande	»	16	—	1
Belgique	»	11,480	3,443	11,333
Angleterre	»	222,735	89,876	344,376
Portugal	»	2,525	3,237	3,190
Espagne	»	2,828	160	—
Sardaigne	»	275,330	330,042	123,568
Deux-Siciles	»	22,366	1	4
Toscane	»	7,339	—	1
Turquie	»	3,171	—	13
Algérie	»	153,577	110,694	96,755
États-Barbaresques	»	480	—	—

		1836.	1840.	1841.
États-Unis	hect.	3	2	2
Brésil	»	5	—	—
Rio-de-la-Plata	»	2,122	—	—
Possessions anglaises d'Afrique (Maurice)	»	—	214	4,272
Uruguay	»	—	200	—
Bourbon	»	—	4	—
Totaux	hect.	703,989	537,876	583,544

Le commerce des blés étrangers à Marseille pourrait être beaucoup plus considérable. Cela tient, je l'ai déjà dit en parlant des docks, à l'énorme différence entre les frais qui grèvent cet article sur notre place, et ceux qu'il supporte dans les autres villes de la Méditerranée. Tant qu'on n'aura pas trouvé les moyens de diminuer ces frais, Marseille sera privée d'une grande branche de commerce, et sa marine d'un grand élément d'activité. Sans la faculté de transborder les blés d'un navire dans l'autre, faculté que les portefaix prétendaient interdire et que l'administration fit prévaloir en 1831, après un grand déploiement de force, Marseille aurait totalement perdu ce commerce ; car on peut dire que le commerce des grains entre Marseille et l'étranger est plutôt un commerce de transbordement qu'un commerce d'entrepôt.

Marseille reçoit en outre de grandes quantités de blé et de farine des ports français de l'Océan et de la Méditerranée ; elle leur expédie des blés exotiques lorque les prix de ces marchés offrent convenance au commerce.

En 1837, les ports de l'Océan ont versé dans ceux de la Méditerranée 736,829 quintaux métriques grains et farines (1).

Dans les années suivantes les quantités ont été moindres. Voici quel a été le mouvement spécial du port de Marseille de 1838 à 1840.

(1) Marseille a reçu pendant cette année 416,000 hect. blés indigènes de la Bretagne et de l'ouest de la France ; 64,000 du Languedoc et de la Bourgogne, et 65,880 quintaux métriques farines. L'exportation a eu lieu principalement pour Alger et l'Espagne.

Grains et farines expédiés pour Marseille.

	1838.	1839.	1840.
Des ports français de l'Océan. q. m.	215,808	121,965	69,159
Idem de la Méditeranée. . q. m.	179,248	95,326	88,705

Grains et farines expédiés de Marseille.

	1838.	1839.	1840.
Pour les ports franç. de l'Océan q. m.	0	0	0
Idem de la Méditerranée. q. m.	168,026	211,897	209,498

Les céréales transportées sur les fleuves et rivières paient un fort droit de navigation. Une pareille aggravation ne devrait point peser sur des objets de première nécessité dont il importe de favoriser la circulation.

Nous demandons que ces denrées soient, pour le péage, assimilées aux houilles et par suite tarifées à la deuxième classe des droits de navigation.

Nous signalons aussi comme onéreuse et inutile l'obligation de faire cribler tous les grains. Cette opération devrait être facultative. Quand elle n'est pas nécessaire, elle coûte en pure perte, beaucoup de temps et de dépenses.

Tous nos efforts doivent tendre à diminuer les frais qui grèvent ce commerce à Marseille.

CHAPITRE II.

FARINES.

Moulins à eau. — A vent. — A vapeur. — Mouture en entrepôt. — Produits de cette industrie. — Quantités et destinations des farines exportées de 1839 à 1841.

§ I. — *Moulins.*

La mouture est la première opération que subit le grain avant d'être converti en aliment ; de là l'établissement des moulins ; il y en a de trois sortes, les moulins à eau, les moulins à vent, les moulins à vapeur.

Les moulins à farine ayant l'eau pour moteur, sontétablis auprès de tous les courans où l'on peut ménager une chûte suffisante;

on en compte quarante dans le territoire de Marseille, ayant 64 tournans et occupant 120 ouvriers.

La sécheresse si fréquente dans nos contrées fait souvent chômer la plupart de ces usines. L'on a été quelquefois obligé, pendant l'été, d'aller moudre fort loin. Pour obvier à ces inconvéniens, plusieurs moulins à eau ont joint à leurs usines des machines à vapeur.

Marseille possède 22 moulins à vent. Nous sommes loin de tirer de ce moteur économique tous les avantages qu'il pourrait nous procurer. En Hollande, aux environs d'Amsterdam et surtout de Saardam, on voit des milliers d'usines de ce genre employées à élever les eaux, à dessécher les terres, scier des planches et mouvoir des machines de toute sorte (1).

Moulins à vapeur.— Le *Moniteur* du 10 novembre 1818, annonça l'établissement à Marseille d'un moulin à vapeur fondé par MM. Barlatier et Armand, et pouvant convertir en farine 225 hectolitres de blé par jour, un peu moins du tiers de la consommation de la ville évaluée alors à 750 hectolitres : il en prévoyait les heureux résultats non seulemement pour la consommation locale, lorsque la sécheresse ferait chômer les moulins à eau, mais encore pour l'exportation.

Ces prévisions se réalisèrent surtout pour l'exportation. Aussi l'exemple de MM. Barlatier et Armand trouva bientôt des imitateurs.

On compte aujourd'hui à Marseille 6 moulins à vapeur. Trois sont exploité par leurs propriétaires, savoir :

Celui de M. Barré, avec une machine à basse pression, de la force de 24 chevaux, fesant fonctionner 6 paires de meules, et avec un cours d'eau de la force de 12 chevaux, employé à faire mouvoir une huilerie de graines ou, suivant les convenances, trois paires de meules de blé ; celui de MM. Bazin Bernard et comp., avec deux machines dont la force réunie est de 75 chevaux ; celui de M. Renaud de Tretz, à la Capelette, avec une machine de 20 chevaux.

Les trois autres, situés à Saint-Giniez, Saint-Loup et la Pomme, ont ensemble une force de 60 chevaux, et travaillent à peu près exclusivement à façon et pour la consommation. Cependant, ils font aussi des farines pour l'exportation lorsqu'elles sont très

(1) Statistique des Bouches-du-Rhône, tome IV, page 599.

demandées ou que les prix respectifs du blé et de la farine offrent un avantage à la mouture.

Le moulin de M. Barré, à la Capelette, peut produire par mois, 2,000 balles de farine du poids de 122 kil. 1/2 brut, et 3,000 balles en employant le moulin à eau.

Le nombre des ouvriers de cette usine seule varie de 25 à 40 suivant le travail, en y comprenant ceux qui sont employés aux charrois, lavage des blés, etc.

Le prix moyen de la journée est de 2 fr. 50 c. On verra, par le tableau que je donnerai ci-après des exportations de farine, quels sont les débouchés des produits des moulins de Marseille qui travaillent pour l'exportation. On n'exporte que les premières qualités. Les basses matières sont expédiées en Provence.

Les quantités de farines produites varient suivant les demandes du commerce (1).

On sait que les moulins ont la faculté de moudre des blés exotiques de l'entrepôt à charge de réexportation des farines.

Par suite des facilités accordées en 1836 a cette mouture en entrepôt des grains exotiques, des farines françaises étaient souvent exportées comme provenant de grains étrangers, tandis que ceux-ci étaient tout simplement mis à la consommation.

L'administration des douanes, instruite de ces substitutions, a rapporté ces facilités par décision du 2 mai 1841, d'où il résulte que la faculté de la mouture en entrepôt est de nouveau renfermée dans les limites établies par les ordonnances du 28 septembre 1828 et 20 juillet 1835, que la surveillance des usines de mouture a été reprise par le service des douanes, et que les substitutions de farines, ainsi que tout défaut de représentation aux moulins des grains qui y auraient été expédiés sont punis comme un soustraction d'entrepôt.

Les exportations de farine du port de Marseille, pour l'étranger et les colonies, ont été en 1839, de 69,411 quintaux métriques; en 1840, de 119,635 q. m.; la consommation locale *intra muros*, en 1840, a été de 242,414 q. m., blutée et non blutée : total pour 1840, 362,049 q. m. de farine, qui, à raison de 70 kil (2) de fa-

(1) En 1837, on évaluait à 50,000 mille balles ou barils la production des moulins à vapeur. (Le poids d'une balle est 122 kil. 1/2; d'un baril 88 kil.)

(2) Un hectolitre de froment ne représente que 62 kil. 7 h. farine blutée, mais comme les 3/4 des farines introduites pour la consommation locale ne sont pas blutées, je porte ce chiffre à 70.

rine pour un hectolitre de froment, représentent 517,212 hect., que l'on peut porter à 600,000 hect., en y ajoutant la consommation de la banlieue. Si l'on déduit de ce chiffre les farines fabriquées hors de la commune (1), on voit que le travail de tous les moulins de Marseille porte au plus sur 500,000 hect. En évaluant le prix de la farine à 1 fr. 25 l'hect. (comme dans la *Statistique des Bouches-du-Rhône*, quoique ce prix soit un peu exagéré), on trouve un produit brut de 625,000 fr. à partager entre les diverses usines que nous avons énumérées.

Voici l'état des exportations de farine par le port de Marseille, de 1839 à 1841, avec l'indication des principaux pays de destination :

	1839.	1840.	1841.
	q. m.	q. m.	q. m.
Angleterre..	21,837	7,173	12,592
Espagne................	294	202	7
Sardaigne..............	1,375	3,039	1,429
Toscane, etc...........	1	256	613
Grèce..................	115	59	2
Turquie................	22	524	340
Egypte.................	121	89	324
Algérie.......	29,408	94,473	83,651
Etats Barbaresques.....	19	84	629
Possessions anglaises d'Afrique (Maurice), etc..	1,752	1,639	2,437
Côte occidentale d'Afrique	110	40	490
Indes anglaises........	3	3	163
» hollandaises......	23	6	6
» françaises........	—	6	4
Etats-Unis.............	23	17	9
Haïti..................	424	424	553
Possessions anglaises d'Amérique............	182	147	—
Possessions espagnoles de l'Amérique	2,949	608	817

(1) Il en vient peu de l'étranger ; en 1840, il est arrivé des États-Unis 48,511 kil. qui ne représentent que 622 hectolitres blé. Le Languedoc nous en expédie des quantités assez considérables. (*Voir le chapitre sur le commerce du cabotage*.

	1839.	1840.	1841.
Possessions danoises.....	1,306	1,256	369
Brésil................	6,898	3,016	10,596
Mexique...............	2	—	100
Vénézuela.............	—	76	11
Nouvelle-Grenade.......	—	101	44
Pérou................	1	1	1
Uruguay..............	—	432	4,984
Guadeloupe...........	343	907	134
Martinique............	933	4,073	1,049
Bourbon..............	336	730	540
Sénégal..............	438	2	80
Guyane-Française.......	486	240	266

En 1792, il fut importé en France 166,635 q. m. farine. Il en fut exporté 3,158 pour l'Europe.

38,328 pour l'Amérique et les colonies françaises d Amérique.
252 pour l'Afrique.
3,372 pour les Indes.
785 pour les pêches françaises.

§ 2. — *Boulangerie.*

Nombre des boulangers. — Consommation. — Produit brut. — Mode suivi pour établir la taxe du pain. — Rendement d'un hectolitre de blé.

En 1830 le nombre des boulangers à Marseille était de 157, dont 116 dans la ville et 41 dans la banlieue, ils occupaient 800 ouvriers.

En 1838, on en comptait 199; en 1842, 214, dont 77 dans la banlieue et 137 *intrà muros*, occupant ensemble 1,200 ouvriers, prix moyen de la journée : 2 fr. 70.

Il a été consommé dans Marseille, en 1840, 242,414 q. m. farine. Si nous en déduisons 34,000 pour les fabriques de pâtes d'Italie et d'amidon, il reste pour la boulangerie 208,414 q. m., dont 22,414 sont convertis en biscuit de mer pour provision des équipages des navires qui fréquentent le port de Marseille. Les 186,000 restant sont convertis en pain. Evaluant à 128 kil. pain, le rendement de 100 kil. farine, nous avons pour résultat :

23,808,000 kil., dont

18,000,000 premi ère qualité, à 43 fr. 75 les 100 kil. (prix taxé du 1er décembre 1840 au 15 avril 1841) font la somme de	7,875,000	fr.
5,808,000 kil. deuxième qualité, à 33 fr. 75 le %.............................	1,960,200	»
La consommation de la banlieue est évaluée : à 7,241,600 kil. (1), dont		
4,241,600 kil. première qualité, à 41 fr. 25 le %.............................	1,749,660	»
3,000,000 kil. deuxième qualité, à 31 fr. 25	937,500	»
La quantité de biscuits de mer fabriqués, soit en ville soit dans la banlieue, où il s'en fait beaucoup afin d'épargner le droit d'octroi, est de 3,000,000 kil., à 60 cent....	1,800,000	»
Total des produits de la boulangerie...	14,322,360	fr.

Les prix ci-dessus sont fixés d'après la valeur de l'hectolitre de blé, à 25 fr. 15 (poids de l'hectolitre : 78 kil.).

Voici comment l'administration municipale établit le rapport entre la taxe du pain et le prix du blé :

Pain obtenu 50 k., blanc — 31 k., 3 h. mi-blanc. Total 81 k. 3.

Prix taxé, 43 fr. 75 bl. 33 fr. 75 mi-blanc.

Somme.... 21 fr. 8750 pour le blanc, 10 fr. 5637 pour le mi-blanc. Total...............	32 fr. 4387
Produit des issues, son et cendre............	3 fr. 70
	36 fr. 1387
A déduire :	
Frais et bénéfice de fabrication alloués au boulanger..................................	11 »
Fractions négligées ou ajoutées............	0113
	25 fr. 15

Le rendement en farine de l'hectolitre de froment, pesant 78 k., s'établit ainsi qu'il suit :

(1) Dans un rapport remarquable de M. Faure Durif, la consommation présumée de la banlieue est évaluée à un moindre chiffre. Mais ses calculs sont basés sur la population fixe et permanente. J'ai fait entrer dans les miens la consommation des nombreuses familles qui, pendant l'été, habitent la campagne.

Farine. — blanche	— seconde	— bise	— Total.
33 k. 6	7.8	21.3	62.7
Issues....................			12.9
Déchet....................			2.4
			78 kil.

Les farines sont soumises à un droit d'octroi de 3 fr.40 c. pour les blutées, et de 3 fr. 20c. pour les non blutées, par 100 kil. Le pain paie 2 fr. 80 c. Ce droit supprimé et rétabli plusieurs fois, est fort ancien à Marseille. En 1449, l'aqueduc qui apportait les eaux de Marseille, tombant en ruine, on établit pour subvenir aux frais de réparation une imposition sur chaque émine de blé.

Avant la Révolution, les farines étaient soumises à divers droits montant, réunis, à 6 fr. par charge, ou par 122 kil. 1/2. Le droit n'est aujourd'hui pour le même poids que de 4 fr. 47 c. La consommation, en 1785, fut de 175,678 charges. A cette époque, comme sous la Restauration, la perception de ce droit s'étendait à la banlieue, qui en est aujourd'hui affranchie (1).

§ III. — AUTRES EMPLOIS DE LA FARINE.

Fabriques de pâtes d'Italie. — Produits en 1830. — En 1840. — Exportations. Fabriques d'Amidon. — En 1789.— En 1805. — En 1830. — En 1840.

Fabriques de pâtes.

Cette fabrication est originaire d'Italie ; importée depuis plusieurs années à Marseille, elle y fait de rapides progrès. Elle fournit maintenant à la consommation de l'étranger, des Colonies et du Nord de la France.

En 1830 nous possédions 14 fabriques de pâtes, occupant 80 ouvriers et consommant avec les deux autres établissemens, qui étaient dans le département, 17,333 charges de blé dur. Les produits étaient :

7,880 q. m. pâte, à 70 fr.,	terme moyen	551,600 fr.
7,888 » » farine, à 50 fr.	»	394,000 »
5,200 » » son, à 10 fr.	»	52,000 »
		997,600 fr.

(1) Rapport de M. Faure Durif, préposé en chef de l'octroi, 15 décembre 1841.

Report........................ 997,600 f.

Dépenses.

17,333 charges de blé à 40 fr........	693,320 fr.	
Censerie, port, frais de mouture, pesage déchet à 4 fr......................	69,332 »	
Salaire d'ouvriers....................	50,400 »	
16 chevaux à 800 fr. par an...........	12,800 »	923,852 f.
Loyers et dépérissement d'ustensile....	30,000 »	
200 kil. safran à 100 fr..............	20,000 »	
Ces calculs se rapportant à l'an 1828, il faut y joindre le droit d'octroi.....	48,000 »	

Bénéfice............................ 73,748 f.

Depuis 1830 le progrès a continué : en 1840 il y avait à Marseille 25 fabricans de vermicelle ou autres pâtes d'Italie, occupant 30 manéges et 110 ouvriers ; leur consommation était d'environ 3 millions de kil. de blé, et leur produit brut s'évaluait à 1,500,000 fr.

Quantités de pâtes exportées à l'étranger et aux Colonies.

Commerce général (1).

1826, 2,586 quintaux métriques. — 1827, 2,217. — 1828, 1,240. — 1829, 1,453. — 1830., 1,301. — 1837, 1,499. — 1838, 2,212. — 1839, 1,735. — 1840, 2,336. — 1841, 1,830.

Fabriques d'amidon.

En 1789 on en comptait à Marseille 35, qui occupaient chacune trois ou quatre ouvriers. Elles employaient 75,000 qx. (de 40 kil. 8 h.), qui en produisaient environ 38,000. Il s'en faisait de trois qualités. La première l'emportait sur les produits de toutes les autres fabriques établies en Europe.

On en envoyait dans l'intérieur du royaume, en Angleterre, en Espagne, et surtout à Mahon, qui en faisait une branche spéciale de son commerce avec Marseille.

(1) Le commerce général comprend les exportations de l'entrepôt en produits étrangers; la moitié des quantités exportées en 1826 et 1827, consistait en pâtes étrangères; depuis, cette proportion a sensiblement diminué, elle est maintenant à peine d'un quart. La principale exportation de pâtes étrangères en 1839 a consisté en 440 quintaux métriques pour l'Espagne et ses possessions d'Amérique; en 1840, en 400 quintaux métriques pour les possessions Danoises d'Amérique.

Cette fabrication donnait dans notre ville un bénéfice annuel de 100 mille fr. (1)

La suppression de l'usage de la poudre dans les cheveux fit diminuer le nombre de ces fabriques. En 1804 ce nombre était réduit à 12, produisant à peine 1,500 qx. (de 40 k. 8) d'amidon.

A la fin de 1805, il n'y en avait plus que 9, occupant chacune un seul ouvrier, encore plusieurs ne pouvaient-elles travailler durant toute l'année.

En 1830, il n'y avait à Marseille que 4 fabriques d'amidon, occupant ensemble 30 ouvriers. La consommation annuelle de ces fabriques était de 2,700 à 3,000 charges de blé.

La *Statistique des Bouches-du-Rhône* en établit les produits ainsi qu'il suit :

1,620	q. m.	première qualité, à	87. 50	141,750 fr.
648	»	deuxième Id.	37. 50	24,200 »
712	»	son,	10	7,125 »
				173,075 fr.

Frais et dépenses.

2,700 charges blé, à 40 fr.	108,000 fr.	163,500 »
Courtage, port, droits, etc., 7 fr.	18,900 »	
9,100 journées d'ouvriers, à 2 fr.	18,200 »	
8 chevaux de manège, à 800 fr. par an	6,400 »	
Ustensiles et entretiens	4,000 »	
Loyers	8,000 »	
Bénéfice présumé		9,575 fr.

En 1840, le nombre des fabriques d'amidon à Marseille est de 5, celui de leurs ouvriers n'est que de 15 ; elles produisent :

1,500	q. m.	première qualité, à	57 fr.	85,500 fr.
360	»	deuxième Id.	30 »	10,800 »
600	»	son	10 »	6,000 »
				102,300 fr.

Amidons exportés à l'étranger et aux colonies.

En 1826, 308 q. m. — 1827, 341, — 1828, 172, — 1829, 325, — 1830, 302, — 1839, 370, — 1840, 777, — 1841, 624.

(1) Lettre de la Chambre de Commerce du 24 messidor an XII.

CHAPITRE III.

BOUCHERIE ET CHARCUTERIE.

Nombre des bouchers. — Bestiaux et viandes introduits à Marseille en 1840. — Consommation dans la banlieue. — Produit. — Nécessité d'admettre les bestiaux étrangers pour diminuer le prix de la viande. — Charcuterie — exportations.

Boucherie.

En 1829, on comptait à Marseille 75 bouchers, on en compte aujourd'hui 165, sur ce nombre il n'en est que 37 qui fassent abattre les animaux pour leur compte. Les autres sont de simples débitans de viande. On compte en outre 67 bouchers dans la banlieue.

Les quantités de bestiaux et de viandes introduites à Marseille en 1840, ont été constatées par l'octroi ainsi qu'il suit : (1)

NATURE.	QUANTITÉ.	DROIT D'OCTROI.
Bœufs, vaches, genisses...	7,230 têtes.	25 fr. 00 c. par tête.
Veaux..................	1,853 »	10 » »
Moutons, brebis, etc......	124,530 »	1 » 75 c. »
Agneaux et chevreaux.....	28,606 »	1 » 50 c. »
Viande dépécée..........	14,651 kil.	12 c. le kil.

Le prix moyen d'un bœuf vivant, droit d'octroi compris, est de .... 350 fr.
Celui d'une vache (la consommation en est très faible)... 190
Celui d'un veau, droit compris.......................... 87
Celui d'un agneau, droit compris...................... 12

Le tableau ci-dessus fait connaître la consommation de Marseille *intrà muros ;* il existe en outre dans la banlieue une population

(1) En 1785, la population de Marseille qui était de 125,000 âmes consommait : 3,451 bœufs.— 133,106 moutons. — 29,488 agneaux. — 2,206 veaux. — Il était vendu, en outre, 1,297 moutons vivans pour les navires. En 1785 la viande de bœu se payait 33 fr. les 40 kil. 8 hect On la paie aujourd'hui 44 fr. 36 c. Surenchérissement : 11 francs 36 c. Sur le mouton l'augmentation n'est que de 2 fr. 11 c.

de 30,000 âmes disséminées autour de 35 clochers, qui consomme annuellement 200 bœufs et 25,000 moutons.

Nous pouvons donc établir de la manière suivante la richesse de cette idustrie :

7,000 bœufs, à 350 fr.	2,450,000 fr.
200 bœufs consommés dans la banlieue, à 325 fr.	65,400 »
230 vaches, à 190	43,700 »
1,853 veaux, à 87	161,211 »
124,530 moutons, etc., à 21 fr. 50 c.	2,677,395 »
25,000 *idem*, dans la banlieue, à 19 fr. 75 c.	49,375 »
28,606 agneaux, etc., à 12 fr.	343,272 »
	5,790,353 fr.

Le poids moyen de la viande produite par un bœuf est de 272 kil.: prix moyen (1) 1 fr. 12 c. 1/2 le kil.

kil.: prix moyen (1) 1 fr. 12 c. 1/2 le kil.	306	
Cuir	28	
Dépouilles et abattis	15	
Graisse, 12 kil. 5 hect., à 98 fr. les 100 kil.:	12	25
Sang	1	25
Produit de la vente	362	50
Coût à l'achat	350	
Bénéfice pour le boucher	12	50

Une vache donne en moyenne, 152 kil. de viande, à 1.07 1/2

viande, à 1.07 1/2		163 fr. 35
Cuir	15 fr.	33 » 78
Abattis	10 »	
Graisse, 8 kil. 2 hect., à 98 fr. les 100 kil	8 » 03	
Sang	75	
Produit de la vente		197 fr. 13
Coût à l'achat		190 fr.
Bénéfice pour le boucher		7 fr. 13

Un mouton produit 16 kil. 4 hect., à 1 fr. 16 c. le kil. 19 fr. 02

(1) Il est ici question des prix auxquels les bouchers vendent aux détaillans, et non de ceux que payent les consommateurs.

Report...............................		19 fr. 02 c.
Abattis.........................	1 fr.	
Graisse, 1 k. 5 h., à 98 fr. les 100 k.	1 » 47	4 fr. 47 c.
La peau.........................	2 »	
Produit de la vente....		23 fr. 49 c.
Coût à l'achat.........		21 fr. 50 c.
Bénéfice pour le boucher..		1 fr. 99 c.

Le prix des bestiaux, notamment des bœufs va toujours s'élevant. Dans la *Statistique des Bouches-du-Rhône*(1) les bœufs sont évalués à 200 fr., les vaches à 100 fr., les veaux à 60 fr., les moutons à 15 fr., les agneaux à 8 fr. On voit, en comparant ces prix à ceux d'aujourd'hui, quel progrès a fait la hausse en dix ans. Depuis un an surtout elle est considérable. On a acheté cette année (1841) des bœufs qui sont ressortis à 134 fr. 75 c. les 100 kil. Cette cherté est le résultat de la rareté progressive des bestiaux dans toute la France........ L'année dernière le gouvernement a fait acheter dans le Limousin plus de 6,000 bœufs pour l'approvisionnement de l'Algérie; notre marché s'en est ressenti parce que c'est du Limousin que les bouchers de Marseille tirent les viandes d'une qualité supérieure.

Sans doute, en présence de la pénurie toujours croissante d'un objet aussi essentiel, le gouvernement comprendra la nécessité d'abaisser les droits qui s'opposent à l'introduction des bestiaux étrangers. Le Piémont nous fournissait autrefois d'abondantes quantités de bœufs et de moutons; malgré l'élévation des prix, cela n'est plus possible aujourd'hui; l'année dernière un riche négociant piémontais fit venir au marché d'Aix une vingtaine de bœufs, mais les pertes qui furent le résultat de cette spéculation ont démontré que la France n'a rien à espérer de l'étranger pour une de ses principales consommations, à moins d'une diminution de droits réclamée par les plus grands intérêts du pays.

Pendant la session de 1841, les députés du département du Var s'efforcèrent d'appeler l'attention de la Chambre sur cette grave question : ils proposèrent un article additionnel à la loi de douane tendant à percevoir au poids et à raison de 10 cent. les droits d'entrée sur les bêtes à cornes.

M. Havin demanda la question préalable; on rappela que la Chambre avait passé à l'ordre du jour lors de la présentation de

(1) Tome IV, page 612.

nombreuses pétitions contre les droits à l'entrée des bestiaux, M. Clappier, député de Toulon, s'écria alors : « Cette détermination est une des plus déplorables ! Cette question est vitale pour une foule de départemens. L'équité veut qu'on s'en occupe ; l'hiver est long et rigoureux ; on a abattu considérablement. Eh bien ! d'ici à peu de temps il y aura pénurie si l'on n'admet pas les bestiaux étrangers (1). »

Les auteurs de l'amendement furent forcés de le retirer.

Le 2 octobre 1841, M. de Lamartine protestait contre le maintien des tarifs qui élèvent démésurément le prix du bétail et grèvent la subsistance du peuple. « L'économie politique, disait-il, a sa moralité et elle se juge par ses œuvres. Celle qui abaisse le prix des choses nécessaires à la vie est bonne, celle qui en élève le prix au-dessus de la portée du peuple est mauvaise. L'enchérissement est le crime de cette science ; le bon marché est sa vertu. A ce signe on peut toujours reconnaître qui à tort ou qui à raison. Je suis pour le bon marché, car je veux que le pauvre vive, et que la terre multiplie des hommes au lieu d'engraisser des bestiaux vendus plus cher et par conséquent moins consommés (2). »

La consommation de la viande (bœuf, vache, mouton, porc) est de 20 kil. 50 par individu, ce qui donne 56 grammes par jour, qui correspondent à une once 6 gros 1/2 des anciens poids. Et nos soldats reçoivent 12 onces ! Et en Amérique la ration des prisonniers est de 12 onces de viande sans os, par jour. Etonnez-vous actuellement de ne trouver souvent en France que des hommes chétifs, incapables de porter un sac et un fusil.

Charcuterie. — En 1829, il y avait à Marseille 22 charcutiers occupant 100 ouvriers, il y en a aujourd'hui 72 occupant 235 ouvriers, consommant pour leurs diverses préparations 3,000 cochons. Dans la banlieue, presque tous les bouchers sont charcutiers. On évalue leur abattage à 2,000 porcs. Total : 5,000. En les évaluant à 175 fr. l'un, on a une somme de 875,000 fr.

La consommation de la charcuterie constatée par l'octroi en 1840, a été de 198,200 kil.

La boucherie et la charcuterie fournissent des produits à l'exportation : en voici les quantités pour 1840 d'après les états de douanes, *commerce spécial*, c'est-à-dire, déduction faite des produits étrangers. Une prime est accordée aux viandes salées

(1) Séance du 13 février 1841.

(2) Lettre au journal de Saône-et-Loire du 3 octobre 1841.

Expédié à l'étranger et aux Colonies en 1840 :

Viandes salées................ 86,985 kil.
Gelatine d'os.................. 1,343 »
Graisse, suif et saindoux........ 85,882 »

CHAPITRE IV.

BOISSONS.

§ I. — *Commerce des Vins.*

Anciens statuts prohibant l'entrée à Marseille des vins et des raisins produits hors de la commune.— Arrêt de 1740, autorisant le transit. — Droits de sortie. — Établissement des Chaix.— Leurs opérations.— Leurs heureux résultats. — Le peuple soulevé contre eux en 1792. — Lettre du Maire au Préfet sur la situation du commerce des vins en 1813. — Quantités de vins exportées de Marseille depuis 1820 pour l'étranger et les colonies.— Obstacles que les tarifs de douane opposent aux progrès de ce commerce. — Nombre des chaix en activité. — Leurs produits. — Pays vers lesquels ont eu lieu les exportations de vin du port de Marseille de 1833 à 1841. — Détail des qualités exportées en 1840. — Eaux-de-vie exportées de 1836 à 1841.

Le commerce et la production des vins furent de tout temps la principale ressource des Marseillais. Aussi nos pères adoptèrent-ils les mesures les plus sévères pour se prémunir à cet égard contre la concurrence de leurs voisins. Tout vin qui n'était pas récolté dans le territoire de Marseille, en était exclu sous des peines très rigoureuses (1).

Pour n'être point taxé d'exagération, je me bornerai à transcrire le passage suivant d'un commentaire imprimé avec les statuts, écrits en latin, de la ville de Marseille, déposés aux archives de la mairie :

» Les principaux revenus de Marseille consistent en la quantité

(1) Il y eut cependant exception pendant l'établissement de la république marseillaise. Je lis dans les statuts de 1228 : « L'étranger qui apportera du vin par mer et des raisins par terre, ne paiera rien. »(Voir la collection publiée par MM. Méry et Guindon).

» de vin provenant des raisins que les citoyens perçoivent en son
» terroir.

» Voilà pourquoi le statut ne permet point le transport du vin
» et des raisins étrangers tant dedans la ville que dans le terroir
» ou le district, auquel celui de Saint-Marcel est compris, et
» veut que le vin soit épanché, les raisins foulés aux pieds et les
» navires, les barques et les bateaux qui les auront portés incon-
» tinent bruslés *ut neque pecuniâ, neque aliter redimi possint*, et
» outre ce que les patrons et les propriétaires paient les peines
» pour ce regard établies.

» Adjoustant que si des bêtes ont apportez, elles soient con-
» fisquées, le vin espandu, les raisins foulés aux pieds comme
» dessus, et les infractaires mulctés de cent sols, et si des per-
» sonnes, de vingt sols pour chaque fois, ou fustigées par la ville
» ne pouvant y satisfaire. Mais la cour pour la punition corpo-
» relle ne suit point la rigueur des statuts, ainsi sur la plainte des
» consuls en contravention, usant de modération, aurait par arrêt
» de l'an 1638, changé la peine du *fouet en bannissement*.

» La moitié desquelles amendes et du prix des bestes appar-
» tient aux accusateurs ou dénonciateurs (1). »

On conçoit combien de plaintes cet état de choses devait exciter en Provence. Les vins n'étaient pas même admis au transit, si ce n'est pour les îles d'Amérique et pour l'Afrique (2).

Un arrêt du conseil d'état du 16 août 1740 autorisa enfin le transit des vins de Provence par Marseille, mais à la charge d'acquitter au profit de la commune un droit de *domaniale* et de *foraine* lorsqu'ils étaient destinés pour l'étranger, et simplement un droit de *foraine* lorsqu'ils étaient expédiés pour les ports français du Ponent (3).

Un édit du mois d'août 1766, établissant la libre circulation des vins dans tout le royaume, détruisit ce privilége.

La sortie des vins pour l'étranger était frappée en Provence d'un droit de 17 s. 8 d. par millérole. L'excès de ce droit nuisait à

(1) Statuts de Marseille, chapitre XXXIII.

(2) En 1719, on permit ce transit aux vins d'Aubagne; leur prix s'éleva aussitôt de 30 sous à 6 livres la millerole.

(3) Ces droits s'élevaient à 16 s. 6 d. par millerole, dont deux tiers pour la *domaniale* et un tiers pour la *foraine*.

l'exportation de ce produit essentiel de nos contrées et excitait de justes plaintes.

Un arrêt du conseil du 5 mai 1769 ordonna que les droits de sortie sur les vins et eaux-de-vie allant à l'étranger seraient réduits aux deux tiers, à condition qu'ils sortiraient par les seuls ports de Marseille, d'Antibes et de Toulon. Au mois de novembre de la même année, il fut décidé que l'exemption serait étendue à tous les ports de Provence où il y aurait des bureaux de fermes établis, et que la modération du tiers aurait lieu également sur le droit du fret. (Ce droit était de 5 livre par tonneau).

L'adoption de ces mesures libérales donna une nouvelle extension au commerce des vins de Marseille.

Bientôt cette branche de commerce devint aussi une branche d'industrie. On vit s'élever à Marseille ces beaux établissemens connus sous le nom de chaix, qui procurent du travail à de nombreuses classes d'ouvriers, et qui améliorent et varient les qualités de nos vins.

Voici ce qu'on lit à ce sujet dans la *Statistipue des Bouches-du-Rhône*, T. IV, p. 638 :

» Les opérations que l'on fait subir au vin dans les établissemens appelés *chaix*, consistent à couper les différentes qualités qui peuvent se bonifier l'une par l'autre; à clarifier et soutirer le liquide, à coller les vins et enfin à leur donner les soins qu'un propriétaire intelligent devrait s'appliquer à donner lui-même à sa récolte :

» On doit la création de ces utiles établissemens à M. Bergasse, négociant suisse établi à Marseille. En voyageant dans diverses contrées du Nord, il fut à même de s'assurer que les vins de Provence et de Languedoc, traités convenablement, pourraient y trouver un débit avantageux et rivaliser, sous certains rapports, les vins de Bordeaux. A son retour à Marseille, il y forma, vers l'année 1780, le premier établissement de ce genre, et bientôt les produits de nos vignobles acquirent dans le commerce une réputation que le tems à consacrée. »

Les avantages que procurent les chaix à notre ville sont énumérés dans un acte émané de l'autorité municipale en 1792, dont nous croyons devoir rapporter quelques passages :

» Avant qu'on eût reconnu la nécessité du fouettage des vins,
» ceux de la ci-devant Provence étaient sans réputation, arrivant
» tournés et gâtés aux îles; pour la plupart, ils n'offraient aux

» négocians qu'un objet de spéculation fort incertain ; les capi-
» taines marseillais souvent obligés de lutter avec les bordelais,
» étaient obligés à des sacrifices onéreux à leurs armateurs, pour
» se défaire de leurs cargaisons ; il résultait de là, que le com-
» merce des îles n'était qu'entre les mains des maisons les plus
» riches ; le négociant honnête , mais d'une fortune médiocre,
» n'osait s'y livrer ; il en était détourné par la crainte de compro-
» mettre ses fonds et son honneur. D'un autre côté , le commerce
» de cette ville avec les Indes et l'Ile-de-France, branche pré-
» cieuse et considérable , ne pouvant employer les vins de la ci-
» devant Provence , les armateurs étaient obligés de faire venir
» leurs vins de Bordeaux pour leurs expéditions.

» Les chaix s'établissent : tout change de face alors ; nos vins
» mésestimés, luttent avec ceux de Bordeaux , obtiennent même
» la préférence , et les armateurs de l'Ile-de-France n'ont plus
» besoin de leurs voisins pour les vins de leurs cargaisons ; les
» chaix leur en fournissent , que le changement de climat rend
» encore meilleurs ; enfin la réputation des vins de Provence
» augmente tellement , que les armateurs de Saint-Malo et autres
» ports du Ponent, font relâcher à Marseille leurs vaisseaux des-
» tinés pour l'Ile-de-France , pour y prendre leurs cargaisons
» en vins.

» Tels sont les changemens opérés par les chaix , changemens
» qui ont produit un tel bien, que le commerce des îles, devenu
» accessible à tous les négocians , soit par l'assurance de l'arrivée
» aux îles des vins en bonne qualité , soit parce que les négocians
» trouvent dans ces établissemens des facilités qu'ils ne pourraient
» rencontrer chez l'agriculteur, ce commerce est monté à un tel
» degré de prospérité, que la quantité des navires pour les îles,
» avant l'établissement des chaix, qui n'allait qu'à 50 ou 60 bâti-
» mens , s'élève actuellement de 180 à 200 (1). »

L'aveuglement du peuple était tel en 1792 , il était si facile d'égarer ses passions au profit des factieux et des intérêts privés , qu'on vint à bout de le soulever à Marseille contre les chaix. De nombreuses pétitions accueillies avec faveur dans plusieurs sections en demandèrent la suppression. On leur attribuait l'augmentation du prix des vins , on traitait les fabricans d'*accapareurs ;* c'était le reproche banal de l'époque ; et la municipalité eut beaucoup de

(1) Archives de l'Hôtel-de-Ville.

peine à protéger, contre la colère du peuple, des établissemens qui enrichissaient la ville, soutenaient son commerce, et alimentaient une partie de sa population.

En 1792, l'exportation pour l'étranger des vins de Provence fut de 33,674 muids(1), et celle des vins de Languedoc, de 38,477; l'exportation des vins de Bordeaux fut beaucoup plus considérable, elle se composait de 119,613 muids pour l'Europe.

60,541 muids pour l'Amérique et les Antilles Françaises.
2,225 » pour l'Afrique.
10,381 » pour les Indes, pour les îles de France et de Bourbon.

L'interruption de nos rapports avec l'étranger pendant la guerre, fut très funeste au commerce des vins. La lettre suivante, qui fait partie des archives de la ville, donne sur sa situation en 1813, des détails assez intéressans pour que je croie devoir la transcrire. Elle est adressée par le maire au comte Thibaudeau, préfet.

19 octobre 1813.

M. le Comte,

» J'ai reçu la lettre en date du 16 de ce mois, que vous m'avez » fait l'honneur de m'adresser et par laquelle vous me demandez, » de la part de S. E. le ministre de l'intérieur, de vous faire con- » naître ce que devient l'excédant de la récolte du vin de cette » commune sur les besoins locaux, et quels débouchés il trouve » dans l'état actuel des choses.

» Sur la première question, je vous ferai observer, M. le comte, » que l'excédant de la dernière récolte est en grande partie encore » dans les caves des propriétaires de vignobles et dans les entre- » pôts de chaix, qui malgré la défaveur des circonstances ont con- » tinué à manipuler.

» Cette stagnation conduit naturellement à la solution de la se- » conde question qui en fera connaître la cause.

» Dans l'état actuel des choses, il n'existe plus à Marseille » aucun débouché connu et certain pour les vins de son territoire, » qui excèdent la consommation.

» Cet excédant même augmente graduellement chaque année » par la diminution de la consommation occasionnée par la dé- » population de la ville et les privations rigoureuses que le mal-

(1) Le muid égale 266 litres.

» heur et la misère imposent à une partie nombreuse de ses ha-
» bitans.

» Le seul débouché qu'eussent les vins du territoire de Mar-
» seille, était dû aux expéditions maritimes et à l'approvisionne-
» ment des colonies, que, depuis l'établissement des entrepôts
» appelés chaix, Marseille partageait avec Bordeaux. Ces établis-
» semens exportaient autrefois environ 453,600 hectolitres (1) de
» vin. Et d'après le résultat des déclarations que les fabricans ont
» faites en dernier lieu sur leur situation en 1812, ils n'en expor-
» tent plus que 18,158 hectolitres à peu près. Il est vrai qu'ils
» recevaient dans leurs chaix des vins des communes environnan-
» tes, mais ce n'était que parce que ceux de Marseille ne suffi-
» saient pas à leurs nombreuses expéditions.

» Celles qu'ils font maintenant et qui se bornent à des livraisons
» faites à quelques corsaires et à de petits bâtimens génois très
» peu nombreux, leur offrent si peu de ressources, que la plupart
» de ces établissemens si utiles et si précieux pour les cultivateurs de
» vignobles, ont cessé de travailler, ainsi que le prouve la faiblesse
» de l'exportation actuelle comparée à celle qu'il fesaient autrefois.

» Il résulte donç de l'inactivité de ces établissemens et des autres
» causes ci-dessus indiquées, que les propriétaires de vins à Mar-
» seille, n'ayant aucun moyen de les placer, se trouvent surchar-
» gés d'une denrée dont ils sont moralement assurés de ne pou-
» voir se procurer le débit. Aussi sont-ils portés à regarder
» l'abondance de la récolte de la présente année comme peu
» avantageuse, puisqu'elle les oblige à de plus grands frais, et qu'en
» diminuant sensiblement la valeur du produit des vins, elle aug-
» mente encore par sa quantité la difficulté de s'en débarrasser.

» Les distillations d'eau-de-vie offraient autrefois de grandes
» ressources, mais il n'en existe plus qu'une seule à Marseille, dont
» le travail est très borné et les exportations presque nulles.

» Les liqueurs, qui s'y fabriquent maintenant en très petite
« quantité, n'emploient que des eaux-de-vie étrangères, qui, ayant
» plus d'ardeur et d'esprit, ont paru plus propres à ce genre de
» fabrication.

» Ainsi, cette ressource manque encore aux propriétaires.

(1) Si ce chiffre est exact, l'importance de ce commerce a grandement diminué à Marseille. Cela s'expliquerait par l'accroissement des exportations des ports du Languedoc et par la perte de Saint-Domingue.

» En résumant cet exposé, M. le comte, vous appercevrez aisément que l'excédant de la récolte des vins ne pouvant être
» ni consommé, ni exporté, doit nécessairement rester en partie
» entre les mains des propriétaires de vignobles qui, comme vous
» savez, couvrent presque toute l'étendue de notre territoire,
» d'où il suit que le manque absolu de débouchés pour cette denrée, en ruinant ces mêmes propriétaires, les forcera à abandonner cette culture qui seule fesait leur richesse, si les circonstances ne s'améliorent, ou si le gouvernement en jetant un
» coup-d'œil paternel sur leur situation, ne prend pas dans sa
» prévoyante sagesse, quelques mesures salutaires pour procurer
» à cette partie si précieuse de l'agriculture du territoire de Marseille, le soutien et l'encouragement nécessaire à son maintien.»

Le retour de la paix vint heureusement changer cette triste situation. Les prix montèrent de 4 et 5 fr. l'hectolitre à 12 et 15 fr., puis à 20, 25 fr. (1).

Le commerce des vins prit un nouvel essor, malgré les droits de sortie de 1 et 2 fr., suivant les frontières dont les lois de douanes de 1816 et 1818 frappèrent les vins, et contre lesquels Marseille réclama vainement pendant la session de 1819. Le tableau suivant de l'exportation de nos vins pour toutes les destinations permet d'apprécier la marche de ce commerce depuis 1820.

Quantités de vins de toutes sortes exportés de Marseille depuis 1820 *pour l'étranger et les Colonies.*

Année	Quantité	
1820	120,097	hectolitres.
1821	169,828	»
1822	178,000	»
1823	190,600	»
1824	149,761	»
1825	188,116	»
1826	192,298	»
1827	173,489	»
1828	150,258	»
1829	200,601	»
1830	167,667	»

(1) Ces prix élevés provoquèrent de nombreuses plantations de vignes, et l'abondance excessive amena bientôt l'avilissement de la valeur des produits.

1832	274,607	hect.
1833	256,330	»
1834	291,493	»
1835	252,432	»
1836	287,488	»
1837	170,358	»
1838	262,053	»
1839	193,000	»
1840	208,004	» (1)
1841	192,044	»

Il résulte de l'examen de ce tableau, que les progrès des nos exportations auraient été beaucoup plus rapides si la Restauration n'avait pas adopté un système de douanes restrictif qui, provoquant chez les étrangers de fâcheuses représailles, les força de repousser nos vins.

En effet, jusqu'en 1823 accroissement rapide et considérable des quantités sorties ; à cette époque les prohibitions commencent à être mises en vigueur ; aussitôt les exportations, qui étaient de 19 millions de litres, tombent à 14 millions.

Et la diminution se fait principalement sentir dans les expéditions pour les pays qui nous fournissaient les articles repoussés. A un mal dont la cause est si clairement indiquée, le remède était facile à trouver.

La Révolution de Juillet, en amenant quelques modifications dans le système de nos douanes, et particulièrement dans la loi des céréales, a donné un nouvel essor à cette branche importante de nos exportations.

Voici dans quelle proportion ont participé aux exportations ci-dessus, depuis 1834, les vins ordinaires et de liqueur en futailles, et en bouteilles :

(1) En 1840, l'exportation de toute la France pour l'étranger et les colonies a été de 1,311,897 hectolitres, dont 481,676 de la Gironde.

Exportations de Marseille pour l'étranger et les colonies

ANNÉES.	VINS ORDINAIRES en futailles.	VINS ORDINAIRES en bouteilles.	VINS DE LIQUEUR en futailles.	VINS DE LIQUEUR en bouteilles.
	hectolitres.	hectolitres.	hectolitres.	hectolitres.
1834..	265,931	7,515	14,208	3,839
1835..	224,494	8,450	16,336	3,152
1836..	256,133	9,525	17,602	4,228
1837..	152,430	7,629	6,569	3,730
1838..	241,213	8,856	9,195	2,789
1839..	177,740	6,939	6,158	2,168
1840..	195,453	6,350	4,036	2,165
1841..	166,527	8,449	14,532	2,536

Il a été expédié de Marseille, en 1839, pour les ports français de l'Océan, 60,000 hect. vins, et 6,500 hect. eau-de-vie, plus 5,500 hect. eau-de-vie pour les ports français de la Méditerranée.

Marseille possède 65 chaix en activité. Ils manipulent annuellement 400,000 hect. de vins ordinaires et environ 10,000 hect. vins de liqueur, qui sont ensuite livrés à la consommation ou expédiés à l'étranger et aux colonies, en barriques, dites *bordelaises*, de 27 à 30 veltes, ou 224 litres, et en caisses de 12 bouteilles.

Sur les 400,000 hect. mentionnés ci-dessus, 260,000 appartiennent aux départemens limitrophes, et surtout au Var, et 140,000 au département des Bouches-du-Rhône (1).

Nos 65 chaix occupent 325 ouvriers. Leurs produits consistent en

180,000 barriques vin, à 40 fr. (1).......	7,200,000 fr.
110,000 caisses de 12 bouteilles, à 8 fr....	880,000 »
A Reporter...............	8,080,000 »

(1) *Statistique*, t. IV, p. 639.

(2) Ces prix sont ceux de 1830. En 1842, la barrique ne se vend plus que 28 à 30 fr., excepté les qualités supérieures qu'on expédie à Bourbon et dans l'Inde, et qui valent 40 à 45 fr.

Report...................... 8,080,000 fr.

A déduire :

400,000 hect., à 9 fr.........	3,600,000 fr.	7,681,550 »
10,000 hect., à 40 fr........	400,000 »	
180,000 barriques, à 10 fr....	1,800,000 »	
13,300 centaines de bouteilles à 12 fr............	159,600 »	
110,000 caisses et conditionnement, à 3 fr......	330,000 »	
Salaires d'ouvriers...........	243,700 »	
Mesurage, chargeage, à 45 c. par hectolitre.............	184,500 »	
Commission d'achat, à 37 c. 1/2.	153,750 »	
Charroi, à 1 fr...............	615,000 »	
Intérêt du coût des ustensiles et entretien desdits...........	65,000 »	
Loyers, déchets et menus frais..	130,000 »	

Produit net aux exploitans.... 398,450 fr.

Outre les chaix, 115 entrepôts reçoivent et expédient les vins de Provence et du Languedoc, mais on ne leur y fait subir aucune manipulation.

En résumé, le mouvement des vins à Marseille est de 500,000 hect. 300,000 sont exportés pour l'étranger, les colonies et le cabotage. 170,000 sortent des chaix et entrepôts pour la consommation locale. 30,000 sont introduits avec passavant par les propriétaires.

Ce mouvement tend à fléchir. Les causes en sont dans la concurrence du port de Cette, dans l'état de crise où sont la plupart des marchés de consommation à l'extérieur et dans les droits élevés dont nos vins sont frappés presque partout.

J'ai donné le tableau des quantités de vins exportées annuellement du port de Marseille pour l'étranger et pour les colonies.

Voici comment ces expéditions ont été réparties de 1833 à 1841.

Exportation des vins de toute sorte du port de Marseille pour l'étranger et les colonies.

	1833.	1834.	1839.	1840.	1841.
	hect.	hect.	hect.	hect.	hect.
Russie..............	2,962	6,107	1,870	1,759	3,204
Suède...............	966	731	200	151	214
Norwège............	5	49	216	75	160
Danemarck..........	1,721	615	103	63	140

	1833.	1834.	1839.	1840.	1841.
	hect.	hect.	hect.	hect.	hect.
Prusse	584	248	130	50	—
Villes anséatiques	1,323	841	293	245	320
Hollande	4,059	1,430	667	794	369
Belgique	345	266	324	350	240
Angleterre	1,364	1,933	2,332	1,500	1,989
Portugal	96	53	18	3	
Espagne	593	383	662	878	885
Autriche	946	1,441	1,169	1,263	1,021
Sardaigne	1,724	1,963	3,354	5,335	2,745
Deux-Siciles	832	1,207	1,292	1,264	1,325
Autres Etats d'Italie	1,371	1,717	1,521	1,778	1,338
Grèce	760	930	545	914	129
Turquie	1,833	1,586	1,694	1,587	1,701
Egypte	5,286	3,821	3,710	2,884	4,444
Algérie	80,556	80,514	10,413	8,122	9,984
Etats-Barbaresques	1,595	2,050	777	718	839
Maurice et comptoirs d'Afrique	3,929	13,082	22,214	37,389	37,908
Indes anglaises	75	9	624	235	1,470
Indes hollandaises	692	135	230	232	6
Indes françaises	—	63	1	—	573
Indes espagnoles	—	167	—	—	—
Chine	—	—	—	—	151
Etats-Unis	44,724	54,362	42,578	24,146	31,732
Haïti	5,095	7,036	4,572	6,025	4,000
Iles espagnoles d'Amérique	1,997	3,949	2,434	804	1,598
Iles danoises d'Amérique	2,333	5,781	1,894	6,931	3,536
Iles anglaises d'Amérique	—	—	165	561	—
Brésil	19,970	11,977	14,946	22,247	14,637
Mexique et Pérou	—	1	76	519	63
Colombie	863	633	552	251	269
Chili	—	—	—	72	347
Rio Plata et Uruguay	3,556	5,608	22,840	7,864	3,493
Guadeloupe	18,513	35,164	11,093	17,250	13,478
Martinique	25,021	21,491	23,393	36,222	31,433
Bourbon	15,948	17,878	7,745	12,197	9,208
Sénégal	3,057	4,380	3,295	3,458	4,249
Guyane française	1,550	1,802	3,012	1,303	1,604
Saint-Pierre et Miquelon	86	91	46	115	—
Entrepôt réel	—	—	—	450	1,238
	256,330	291,494	193,000	208,004	192,044

Voici le détail des exportations de 1840 avec l'indication des qualités :

Vins exportés de Marseille en 1840.

(Commerce général.)

DESTINATIONS.	VIN ORDINAIRE en futaille.	VIN ORDINAIRE en bouteille.	VIN DE LIQU. en futaille.	VIN DE LIQU. en bouteille.
	hect.	hect.	hect.	hect.
Russie	1,184	288	250	37
Suède	144	6	1	—
Norwége	73	—	2	—
Danemarck	60	2	—	1
Prusse	50	—	—	—
Villes Anséatiques	214	24	2	5
Hollande	788	4	2	—
Belgique	151	35	132	32
Angleterre	1,019	452	2	27
Portugal	3	—	—	—
Espagne	324	432 (1)	—	122
Autriche	884	369	10	—
Sardaigne	4,141	684	340	170
Deux-Siciles	871	347	39	7
Toscane	852	490	4	28
Autres États d'Italie	260	137	4	3
Grèce	859	54	1	—
Turquie	1,006	536	16	29
Egypte	2,785	97	1	1
Alger	7,185	823	84	30
Etats Barbaresques	694	18	3	3
Possessions anglaises d'Afrique (Maurice)	36,910	121	—	40
Comptoirs d'Afrique	247	54	10	7
Indes Anglaises	119	—	116	—
Indes Hollandaises	164	52	—	16
Etats-Unis	20,689	103	2,786	568
Haiti	5,803	145	1	76
Posses. Angl. d'Amé.	489	12	36	24
» Espagnoles	641	44	—	119
» Danoises	6,459	123	115	234
Brésil	22,043	101	21	82
Vénézuela	57	28	30	—
Nouvelle-Grenade	45	91	—	—
Pérou	495	24	—	—
Chili	34	38	—	—
A Reporter	117,742	5,734	4,008	1,661

(1) Dont 251 seulement au commerce spécial.

DESTINATIONS.	VIN ORDINAIRE en futaille.	VIN ORDINAIRE en bouteille.	VIN DE LIQU. en futaille.	VIN DE LIQUEUR en bouteille.
	hect.	hect.	hect.	hect.
REPORT......	117,742	5,734	4,008	1,661
Uruguay	7,451	255	19	136
Guadeloupe........	17,150	53	—	47
Martinique.........	35,882	81	2	257
Bourbon...........	12,086	72	7	32
Sénégal	3,363	75	—	20
Guiane Française....	1,214	80	—	9
St-Pierre-Miquelon.	115	—	—	—
Entrepôt réel	450	—	—	—
TOTAUX.......	195,453	6,350	4,036	2,165

Eaux-de-vie de vin exportées.

(Commerce général.)

1836........................ 17,552 hectolitres.
1837........................ 25,240 »
1838........................ 20,814 »
1839........................ 20,832 »
1840........................ 13,617 »
1841........................ 16,195 »

Les eaux-de-vie étrangères sont comprises dans les chiffres ci-dessus. En 1839, l'exportation par Marseille des eaux-de-vie françaises n'a été que de 11,764 hect.

§ II. — BIÈRE.

Nombre des brasseries. — Leurs produits. — Exportations.

En 1789, il existait à Marseille quatre brasseries ;
En 1805, deux.

En 1830 il y en avait 7 à Marseille, une à Aix, une à Salon et une à Auriol ; total pour le département, 10 brasseries, occupant 40 ouvriers et produisant :

4,500 hect. bière de toute qualité, au prix moyen de 25 fr. l'hectolitre		112,500 fr.
Marc vendu pour les bestiaux		1,000 »
		113,500 »
A déduire :		
1,600 hect. orge, à 12.50	20,000 fr.	90,800 »
1,800 kil. houblon	12,000 »	
Salaires d'ouvriers	33,000 »	
Combustible	5,800 »	
Entretien des ustensiles, intérêt de leur valeur, loyers	20,000 »	
Produit net aux exploitans...		22,700 fr.

En 1841, Marseille possède 8 brasseries, occupant 30 ouvriers.

La production a sensiblement diminué, par suite de la consommation croissante des limonades et autres liqueurs gazeuses; elle n'est plus que de 2,500 hect., qui à 20 fr. donnent une somme de 50,000 fr.

Bière exportée de Marseille à l'étranger et aux colonies.

En 1826, 925; — 1827. 853; — 1828, 1,078; — 1829, 1,129; — 1830, 2,466; — 1836, 575; — 1837, 446; — 1838, 431; — 1839, 532; — 1840, 377; — 1841, 272 hectolitres.

Voici le détail de ces exportations, de 1839 à 1841 :

	1839.	1840.	1841.
	lit.	lit.	lit.
Russie et Danemarck	—	50	100
Villes anséatiques	—	72	—
Angleterre	838	172	300
Espagne	620	800	225
Sardaigne	2,720	1,997	1,948
Toscane	650	50	16
Autres Etats d'Italie	—	48	24
Grèce	1,976	768	134
Turquie	5,755	1,827	3,350
Egypte	836	810	1,434
Algérie	3,551	1,354	8,977
Etats-Barbaresques	2,009	1,016	603
Possessions anglaises d'Afrique	50	172	—
Autres comptoirs d'Afrique	400	—	—
Etats-Unis	100	36	50

	1839.	1840.	1841.
	lit.	lit.	lit.
Haïti	1,200	1,716	—
Possessions espagnoles d'Amérique	336	160	240
Possessions danoises d'Amérique	1,704	1,224	1,200
Brésil	528	2,172	—
Uruguay	—	3,440	2,720
Martinique	436	1,400	800
Guadeloupe	—	1,200	—
Bourbon	7,172	800	884
Sénégal	17,830	14,664	4,168
Guyane françaises	4,480	1,760	—
Totaux	53,191	37,708	27,173

§ III. — LIQUEURS.

Nombre de Liquoristes de 1789 à 1841. — Produits. — Exportations.

En 1789, on comptait à Marseille 20 fabriques de liqueur.

En 1830, il y en avait 29, plus 9 dans le reste du département, total : 38 ; elles produisaient :

80,000 litres liqueur de toute sorte, à 3 fr. le litre emballage compris		240,000 fr.
A déduire :		
650 hect. eau-de-vie à 22°, à 32 fr.	20,800 fr.	192,850 »
275 q. m. sucre raffiné, à 220	60,000 »	
Salaire d'ouvriers	27,000 »	
120,000 bouteilles, à 12 fr. le cent	14,400 »	
10,000 caisses. à 3 fr.	30,000 »	
Entretien et intérêt des ustensiles, déchet, etc	8,650 »	
Loyer et frais généraux	32,000 »	
Produit net aux exploitans		47,150 fr.

En 1841, il existait à Marseille 50 liquoristes, occupant 171 ouvriers et 200 ouvrières, produisant 300,000 litres liqueur de toute sorte, à 3 fr.: 900,000 fr.

Voici l'état des exportations (commerce général.)

En 1826, 443 hect. ; — 1827, 333; — 1828, 407; — 1829, 621; — 1830, 617; — 1836, 1,806; — 1837, 2,127; — 1838, 2,435; — 1839, 2,235; — 1840, 1,795; — 1841, 2,352.

Ces chiffres seraient beaucoup plus élevés (car nos produits sont

très estimés) si le gouvernement consentait à rembourser les droits payés sur le sucre employé dans cette fabrication.

Marseille ne pourrait lutter avec avantage contre la concurrence de Nice, Gênes et Livourne, qu'en employant des sucres exempts de droits.

Les chiffres qui précèdent comprennent les liqueurs étrangères. Les quantités exportées en liqueurs françaises ont été

De 1,700 hectolitres en 1839.
De 1,753 » en 1840.

Les destinations de ces envois sont indiquées dans l'état suivant:

Liqueurs exportées de Marseille.

(Commerce spécial des fabriques françaises.)

	1839.	1840.	1841.
	lit.	lit.	lit.
Russie	—	178	136
Suède	82	171	112
Norwège	17	—	—
Danemarck	49	68	132
Villes anséatiques	375	359	289
Hollande	72	18	129
Belgique	35	45	21
Angleterre	1,791	1,353	6,489
Espagne	3,299	4,063	4,202
Autriche	404	941	1,032
Sardaigne	4,026	5,415	5,869
Deux-Siciles	884	990	334
Toscane	2,383	1,679	2,684
Autres Etats d'Italie	903	72	163
Grèce	407	484	411
Turquie	1,575	1,184	4,697
Egypte	763	621	1,149
Algérie	66,428	65,804	91,391
Etats-Barbaresques	468	373	562
Possessions anglaises d'Afrique (Maurice)	8,392	15,054	14,873
Côte occidentale d'Afrique	545	1,009	1,877
Indes hollandaises	120	1,970	78
Indes anglaises	—	452	4,889
Etats-Unis	11,084	3,686	15,014
Haiti	1,703	1,700	1,108
Possessions anglaises d'Amérique	130	—	—

	1839.	1840.	1841.
	litr.	litr.	litr.
Possessions espagnoles d'Amérique....	2,983	4,147	5,658
Possessions danoises d'Amérique......	9,267	10,820	3,451
Brésil..........................	4,231	2,702	1,939
Nouvelle-Grenade...................	—	988	2,486
Venezuéla et Mexique...............	256	—	536
Rio de la Plata.....................	4,114	4,254	371
Uruguay..........................	—	—	20,444
Pérou............................	—	1,620	1,468
Chili............................	—	453	1,136
Guadeloupe........................	1,374	3,239	2,628
Martinique........................	3,214	3,617	8,603
Bourbon..........................	18,721	17,095	21,249
Sénégal..........................	17,797	17,958	7,253
Guyane française...................	2,189	741	339
Totaux....	170,081	175,323	235,202

CHAPITRE V.

SEL MARIN.

Exploitation des salines. — Produits de celles du département des Bouches-du-Rhône. — Conventions pour élever les prix. — Entrepôt de Marseille.

L'extraction du sel est un des plus anciens objets de l'industrie de notre pays.

Au temps de la république marseillaise (XIIIme siècle), le conseil de ville faisait administrer pour son compte les salins de l'étang de Berre et de la plage d'Hyères. Il avait même soutenu la guerre contre la ville d'Arles pour s'assurer l'exploitations des salines. Il entretenait à cet effet garnison au château des Pennes, à Château-Neuf-lez-Martigues et au *Castel-Marseillès* aujourd'hui la Tour-de-Bouc.

Plus récemment, Marseille exploitait des salines à l'est et au sud du port. Elles ont fait place à des beaux quartiers.

De tout temps, le sel marin a été frappé de forts impôts, excepté durant quelques année de la Révolution. La liberté accordée alors

à cette fabrication multiplia les établissemens et augmenta la consommation. Lorsque les sels furent replacés sous un régime spécial, plusieurs de ces nouveaux salins furent abandonnés. On en voyait, en 1830, les emplacemens dans la Camargue, sur l'étang de Citis et dans le Golfe de Martigues. Depuis quelques années on en a repris l'exploitation à cause des progrès de la consommation.

Les salines du départemens des Bouches-du-Rhônes produisaient, de 1826 à 1828 (année moyenne) 265,000 q. m., dont environ 60,000 pour la consommation intérieure, 12,000 pour la grande pêche, 2,000 pour les ateliers de salaison, 160,000 pour la fabrication de la soude et 30,000 pour l'étranger et les colonies. Le nombre des établissemens était alors de 27, dont 14 seulement en activité.

Depuis, la production a presque doublé. En 1840 elle a été de 507,016 q. m. (1)

Et cependant la production était regardée en 1828 comme exagérée ; le prix était tombé à 1 fr. 20 c. le q. m. En 1829, des arrangemens conclus entre les fabricans de soude et les propriétaires de salines eurent pour résultat de réduire ces deux fabrications aux proportions requises pour la consommation, et par suite, les sels montèrent à 2 fr. le q. m., pris sur le lieu : aujourd'hui (1841) ils sont à 1 fr. 80 c.

L'entrepôt de Marseille reçoit de grandes quantités de sel ; les fabriques de soude et les ateliers de salaisons en consomment la principale partie. Les ventes pour l'étranger qui se font dans notre entrepôt se réduisent à peu de chose. On n'en embarque généraement que pour lest ou pour compléter les cargaisons. Les navires qui en composent la totalité de leur chargement ont plus d'avantage à aller les prendre sur les marais salins où ils jouissent d'une exemption de droit de tonnage proportionnée à la quantité de sel qu'ils y chargent.

Voici le tableau des quantités de sel sorties de l'entrepôt de Marseille depuis l'année 1827 :

(1) En 1839, elle était de 408,422 quintaux métriques. En 1838 de 377,347 quintaux métriques.

Quantités de sel sorties de l'entrepôt de Marseille pour

Années.	La Consommation	Les autres ports de France ou les entrepôts de l'intérieur.	la grande pêche.	Les salaisons de poisson en atelier	Les fabriques de soude.	l'étranger et les colonies.	Total.
	q. m.	q. m.	q. m.	q. m.	q. m.	q. m.	q. m.
1827	31,794	35,682	—	2,538	133,522	38,042	241,578
1828	31,177	10,730	11,330	1,829	138,232	23,053	216,351
1829	32,853	2,599	1,000	1,522	100,791	44,636	183,401
1830	36,365	6,728	—	1,538	100,236	18,977	163,844
1831	39,455	13,525	1,567	1,724	80,698	32,007	168,976
1832	36,673	13,932	2,402	1,607	74,175	56,520	185,309
1833	35,318	19,190	300	1,486	81,771	60,544	198,609
1834	27,470	35,620	4,120	2,040	107,908	56,046	233,204
1835	23,986	12,998	700	1,479	120,681	32,060	191,904
1836	24,408	14,654	1,263	2,491	116,365	32,570	191,751
1837	23,169	14,413	2,455	1,357	101,675	45,516	188,585
1838	24,745	12,784	1,599	2,068	105,639	51,747	198,582
1839	23,451	24,896	4,123	1,784	92,437	41,074	187,765
1840	15,871	21,824	3,760	1,202	97,208	58,696	198,561
1841	19,873	24,312	1,013	1,527	88,365	69,998	205,088

CHAPITRE VI.

ATELIERS DE SALAISONS.

Ancienne renommée des salaisons de Marseille. — Etat de cette industrie en 1830 et 1840. — Exportations.

On sait combien les poissons salés des environs de Marseille étaient recherchés des Romains. Ces préparations avaient surtout pour objet, comme aujourd'hui, le thon et la sardine.

Le *garum* et le *muria*, noms qu'ils donnaient à la saumure de ces poissons, étaient pour eux le mets le plus délicat. Pline dit (liv. 32, Chap. VIII) qu'à l'exception des parfums, il n'y avait pas de liqueur d'un prix aussi élevé et qui donnât autant de réputation au pays d'où elle était tirée.

Cette industrie était autre fois florissante à Marseille. En 1830,

on y comptait 36 fabriques occupant ensemble 250 ouvriers, la valeur de leurs produits était d'environ 600,000 fr.

En 1831, elles ont employé 172,468 kil. de sel, et ont préparé

188,492 kil. sardine;
14,600 kil. thon salé;
9,582 kil. thon mariné;
1,399 kil. maquereau salé;
7,044 kil. maquereau mariné;

Ces poissons, après la salaison, présentent un poids beaucoup plus considérable.

En 1838, le nombre des saleurs à Marseille, était de 81, celui de leurs ouvriers de 350.

Les opérations de ces fabriques consistent à saler et à mariner des poissons et à confire des fruits du pays et surtout des olives.

Les saleurs jouissent de la franchise du sel qui entre dans la fabrication, à raison de 40 kil. sur 100 de marchandises fabriquées. Ainsi, la douane a fourni aux ateliers, en 1841, 1,527 q. m. de sel, ce qui suppose un poids de marchandise brute de 3,817 q. m., et net, 2,290 q. m. de poisson salé ou mariné; et comme il y a un fort déchet provenant soit de la dessication, soit du retranchement des têtes, on peut évaluer a 2,500 q. m. la quantité de poisson frais employée.

Ces quantités varient suivant l'abondance et le prix du poisson frais. On peut suivre les mouvemens de cette industrie dans le tableau inséré au paragraphe précédent et où une colonne est consacrée aux quantités de sel livrées chaque année aux ateliers de salaisons.

On y trouve la preuve que cette industrie est en décadence. La principale cause en est dans le haut prix du poisson frais. Néanmoins, grace au commerce et à la marine dont les demandes en cet article sont toujours considérables, l'exportation suit une marche ascendante surtout pour les olives, câpres, cornichons, variantes et autres préparations à l'huile et au vinaigre, que la douane réunit sous le titre de fruits confits.

Exportation à l'étranger et aux colonies.

(Commerce spécial.)

	Poissons marinés.	Fruits confits et marinés.
1826........	10,630 kil.	343,072 kil.
1827........	4,212 »	374,180 »
1828........	5,980 »	263,781 »
1829........	8,400 »	296,252 »
1830........	7,185 »	271,347 »
1839........	11,585 »	386,958 »
1840........	17,438 »	448,315 »
1841........	8,084 »	478,395 »

L'étranger consomme aussi des quantités considérables de poissons salés, sortis de nos ateliers, et qu'on ne peut préciser, parce qu'ils sont confondus, sur les états de douane, avec ceux de la grande pêche.

En 1819, où l'on distinguait la pêche locale de celle de la morue, il fut exporté,

Aux colonies :

Olives, câpres, cornichons..................		26,468 kil.
Anchois....................................		7,925 »
		34,393 kil.

A l'étranger :

Anchois..................	15,157 kil.	16,560 »
Sardines salées..............	1,250 »	
Thon à l'huile...............	153 »	
Olives, câpres, cornichons....	126,496 »	127,362 »
Truffes marinées..........	866 »	
		178,315 kil.

CHAPITRE VII.

SUCRE.

§ Ier. — *Aperçu général.*

Ancienneté de la culture et de la fabrication du sucre. — Terrage dans les colonies. — Le raffinage leur est interdit en 1684. — Importation du sucre en France en 1792. — Droits d'entrée avant la Révolution. — En l'an XI. — En 1806. — Consommation. — Ordonnance du 23 avril 1814. — Loi du 17 décembre 1814. — Du 28 avril 1816. — Du 21 avril 1818. — Importations de 1816 à 1820. — Loi du 7 juin 1820. — Du 27 juillet 1822. — Primes à l'exportation des sucres raffinés. — On demande en 1828 la suppression de la surtaxe des sucres étrangers. — Enquête. — Demande des raffineurs de Marseille. — De ceux de Paris. — Opinion de la commission d'enquête. — Du Gouvernement.

C'est sans doute aux Marseillais que l'on doit l'introduction du sucre dans les Gaules. Quelques écrivains prétendent à tort que cette denrée était inconnue en Europe avant la découverte de l'Amérique. Dès le treizième siècle, les Marseillais achetaient à Alexandrie du sucre en pain et en poudre. Au quatorzième siécle on en cultivait à Chypre, à Rhodes, à Malte, en Andalousie et en Sicile (1).

Damiette aussi fabriquait et exportait une grande quantité de sucre ; mais les principales fabriques se trouvaient dans la ville de Derotte sur le Nil. L'une d'elles ressemblait, selon Léon l'Africain, à un palais. La ville payait au soudan cent mille saraffes pour avoir la faculté de fabriquer du sucre. (2)

Le sucre de Syrie était aussi offert sur les marchés d'Europe et rivalisait avec celui de Mayorque et de Malaga. Parmi les sucres dits de *Pilon*, les marchands distinguaient le *Mouchara*, sucre très blanc et très compact, qui était fort rare, parce qu'il était retenu pour la cour du soudan d'Egypte.

On en fabriquait aussi au Caire, on l'appelait babylonien, du

(1) *Sed de Zucharo, nascitur in Rhodo, Amoreâ, Martâ, et in Siciliâ, et in altris locis christianorum nasceretur si hoc procuraretur.* Mar. sanuti secreta fidel. cruc. Liv. 1, part. 1, chap. 2.

(2) Depping, t. 1, p. 66.

nom de Nouvelle Babylone donné à cette ville. La colonie génoise de Caffa, dans la mer Noire, en livrait aussi au commerce sous le nom de *caffetin* (1).

Venise exportait annuellement au quinzième siècle cent milliers de sucre, seulement pour les ports de la haute Italie (2).

C'était un objet important de commerce pour Marseille. Nos statuts de 1228 en établissent le droit d'entrée ainsi qu'il suit : *Caiso de sucre o sac de coton chascun III d., cofinez de sucre devon esser arbitras per chascun quintal* 1 *d.*

Les papes résidant à Avignon tiraient de Marseille leurs provisions en sucre et autres épiceries. Nous voyons dans un état de dépenses de Jean XXII qu'il fit venir de cette ville 20 livres de sucre blanc pour le prix de 5 florins d'or, environ 50 fr. de notre monnaie actuelle.

D'après les comptes rendus par le trésorier d'Humbert, dernier dauphin du Viennois, douze livres de sucre blanc furent payées en 1333 onze tarins, ce qui fait un peu moins de deux florins d'or, environ 17 fr. monnaie actuelle.

Les croisés transportèrent les cannes à sucre en Sicile ; elles furent ensuite cultivées dans les parties les plus méridionales de l'Espagne, d'où elles passèrent dans l'île de Madère et ensuite en Amérique.

On essaya vainement d'acclimater le sucre dans nos contrées. Des lettres patentes du 28 avril 1556, délivrés par Henri II, autorisent le sieur Claude Guerin d'Avignon à planter des cannes à sucre dans le terroir de la ville d'Hyères.

Pierre de Quiqueran, évêque de Sénès, qui composait à cette époque son ouvrage de *Laudibus Provinciæ*, dit que dans le moment où il écrit il y a des cannes à sucre à Hyères depuis deux ans et qu'on attend la troisième année pour en faire le récolte.

Albert d'Aix, dans son histoire de la première croisade, décrit la manière dont les habitans de Tripoli cultivaient la canne à sucre et en exprimaient le suc. Ils le déposaient dans des vases pour lui donner le temps de se durcir. Lorsqu'il a pris quelque consistance, dit-il, il a la forme d'un sel blanc.

Voilà la naissance de la raffinerie. Il y a loin de ces essais au dé-

(1) Bald-Pegoletti. *Divisamenti de' Paesi*, chap. XCI.
(2) Discours du Doge Thomas Mocenigo.

veloppement prodigieux que cette branche d'industrie a prise en Europe depuis la découverte de l'Amérique.

Les première raffineries furent établies en Portugal et en Espagne.

On fait, dans les colonies, une opération à peu près analogue au raffinage. C'est le terrage des sucres bruts qui leur donne une couleur blanche et une valeur presque égale à celle du sucre raffiné. Les colons français eurent recours à cette industrie pour se soustraire au monopole que les raffineurs de France, encore peu nombreux, faisaient peser sur eux. En effet, se prévalant de la nécessité où l'on était de ne vendre qu'à eux les sucres bruts des colonies, ils n'en offraient que 4 à 5 livres du cent pesant (1). Les colons, découragés par ce bas prix, étaient sur le point d'arracher leurs cannes à sucre, lorsqu'ils apprirent qu'au Brésil on avait trouvé le moyen de blanchir le sucre brut. Ils imitèrent cet exemple, et en 1695, le sucre blanc terré de nos colonies était devenu abondant sur tous les marchés.

Les raffineurs du royaume obtinrent, en faveur de leur industrie, une augmentation de droit sur les sucres terrés et une diminution sur les sucres bruts. Néanmoins les colons continuèrent à terrer de grandes quantités de sucre. Bientôt après, les Portugais ayant découvert au Brésil, des mines d'or et d'argent, négligèrent la culture de la canne à sucre et abandonnèrent l'opération du terrage. Cette industrie passa alors dans nos colonies qui versèrent annuellement, sur tous les marchés français et étrangers, d'immenses quantités de sucre terré.

Craignant que du terrage, les colons n'en vinssent au raffinage, le gouvernement, par un arrêt du conseil du 21 janvier 1684, interdit aux habitans des îles et colonies françaises d'y élever des raffineries.

Les Anglais avaient été plus loin, ils avaient prohibé le terrage dans leurs colonies.

Avant la Révolution le terrage avait cessé de donner des bénéfices aux colons, et le nombre de ceux qui terraient le sucre diminuait rapidement.

En 1792, il fut importé en France :

24,738,740 kil. sucre brut des colonies françaises d'Amérique.
215,276 » sucre des entrepôts d'Europe.
28,630 » sucre des Indes, des îles de France et Bourbon.

(1) Du Commerce d'Amérique, tome 2. (A la Bibl. de Marseille.)

13,989,340	kil.	sucre blanc et terré des Antilles françaises.
549,689	»	sucre blanc et terré des entrepôts d'Europe.
36,015	»	sucre blanc et terré des îles de France et Bourbon.
7,726,333	»	sucre tête des Antilles françaises.
1,255,369	»	sucre en pain et candi d'Europe.

Les sucres, ainsi que les autres denrées coloniales, supportaient à leur entrée en France un droit du domaine d'occident et un droit de consommation qui s'élevaient ensemble à environ 9 p. % de la valeur.

Vint la révolution. Saint-Domingue périt.

L'interruption de nos rapports avec les colonies porta un coup funeste à la raffinerie du sucre.

La culture fut négligée dans nos possessions ; nous ne pûmes bientôt plus supporter la concurrence des colons étrangers, et lorsque Bonaparte essaya de rendre à la France le commerce des mers, il fut obligé de protéger nos productions coloniales par des surtaxes établies sur les denrées d'origine étrangère.

La loi du 8 floréal an XI fixa le droit d'entrée et de consommation à 15 fr. par cinq myriagrammes sur les sucres bruts, et à 25 fr. sur les terrés pour les provenances de nos colonies, et à 22 fr. 50 cent. sur les bruts, et 37 fr. 50 cent. sur les terrés pour les provenances étrangères.

La loi du 4 mars 1806 taxe à 45 fr. par 100 kil. le sucre brut des colonies françaises.

A 55 fr. le sucre brut étranger.

A 80 fr. le sucre terré français.

A 100 fr. le sucre terré étranger.

C'est en vain que la loi de l'an XI avait établi une prime de 25 fr. par 5 myriagrammes à l'exportation du sucre raffiné ; le commerce et la fabrication de cet article languirent pendant toute la durée de l'empire. La difficulté des communications maritimes rendait la matière première excessivement rare. Les importations de 1813 pour un empire de 40 millions d'habitans, ne s'élevèrent qu'à 7 millions de kilogrammes.

La consommation individuelle qui était en 1788 de 2 liv. était réduite à 1 liv. 1/2.

De 1815 à 1817 elle n'était encore que d'une livre 2/3 ; en 1825 elle était de 3 liv.; en 1830 elle était environ de 4 liv., aujourd'hui de huit.

On voit que les progrès de cette industrie ne furent pas aussi rapides qu'on l'espéra généralement au commencement de la Restauration. Ce fut la faute d'une législation trop restrictive.

Après la chûte de Napoléon, la France, trop long-temps comprimée sous le joug d'un pouvoir dont la gloire n'avait pu faire oublier le despotisme, crut un instant qu'elle allait jouir de toutes les libertés ; celle du commerce parut devoir être la conséquence de l'ordonnance du 23 avril 1814, qui fixa à 40 fr. le droit d'entrée sur les sucres bruts, et à 60 fr. celui sur les sucres terrés, sans distinction d'origine.

Cette ordonnance tranchait la question coloniale. Si elle avait été maintenue, nous n'en aurions pas moins possédé nos colonies, mais nous n'aurions pas dépensé des sommes énormes pour leur assurer le monopole de l'approvisionnement de la France, et notre commerce maritime ne serait point menacé dans son existence par le sucre de betterave.

Quoiqu'il en soit, la loi du 17 décembre 1814 ne tarda pas à rendre aux denrées de nos colonies la protection des tarifs.

Les sucres bruts et terrés d'origine française furent taxés à 40 fr. et à 70 fr. Les sucres étrangers furent frappés des droits de 60 fr. et de 95 fr.

Malgré ces restrictions, Marseille put profiter du retour de la paix pour reconquérir les bénéfices du raffinage du sucre brut. Divers établissemens y furent formés. Cette industrie se ressentit de l'accroissement des importations, résultat de la paix et de la liberté des mers. Dans deux années, les importations pour toute la France s'étaient élevées de 7 millions à 24,600,000 kilogrammes sucre brut, quoique la population eût diminué d'un tiers.

La loi du 28 avril 1816 augmenta de 5 fr. le droit sur les sucres bruts d'origine française. On varia les droits sur les sucres bruts suivant leur origine. Les sucres bruts de l'Inde furent passibles de 60 fr., ceux d'une autre origine de 70 fr.

La loi du 21 avril 1818 établit un système de perception plus compliqué. On distingua les provenances. Les sucres Bourbon ne payèrent plus que 40 fr. Deux ans après (7 juin 1820) ce droit fut réduit à 37 fr. 50 c.

La surtaxe sur les sucres bruts étrangers, quoique bien suffisante pour protéger les produits de nos colonies, était néanmoins assez bien combinée pour en permettre l'admission lorsqu'elle était réclamée par l'absence ou le haut prix des sucres français.

Leur introduction n'avait point empêché l'accroissement rapide des importations de nos colonies. On en jugera par le tableau suivant de la consommation de la France :

	Sucre de nos colonies.	Sucres étrangers.
1816.......	17,677,475 kil.	6,912,600 kil.
1817.......	31,419,137 »	5,117,724 »
1818.......	29,874,583 »	6,144,536 »
1819.......	34,360,577 »	5,400,766 »
1820.......	40,752,205 »	7,864,546 »

Mais à mesure que la production s'était accrue, les prix avaient baissé.

En 1816 les sucres bruts de nos colonies se vendaient 90 fr. les 50 kil., ce qui, déduction faite de 22 fr. de droits et d'environ 18 fr. de frais de transport et autres, portait le prix réel de vente dans la colonie à 50 fr.

Ces prix se soutinrent en 1817 et 1818.

En 1819, ils varièrent de 60 à 85 fr. Il n'en fallut pas davantage pour exciter les plaintes des colons.

Ils obtinrent par la loi du 7 juin 1820 que la surtaxe fût augmentée de 5 fr.

Mais comme la production continuait à s'accroître, les prix ne pouvaient se maintenir aux taux où les avait élevés la rareté des importations : les sucres se vendirent en 1820 aux environs de 75 francs.

En 1821, les récoltes s'étant élevées à 43 millions de kilog, et à 52 millions en 1822, les prix baissèrent nécessairement, et tombèrent en janvier 1822 à 61 fr. 50 c.

Les colons renouvelèrent leurs plaintes. Encouragés par une première victoire sur le commerce et la consommation, ils fatiguèrent le pouvoir de leurs réclamations.

En vain M. Lainé démontra que les colonies ne pouvaient fournir aux besoins de la métropole. Vainement il fit justice des prétentions exagérées des colons, en disant : « Ecoutez jusqu'au bout » leurs défenseurs, ils vont jusqu'à vous dire : combinez les choses » de telle sorte que nous puissions retirer de nos sucres la somme » de 85 fr.; c'est comme si l'on disait en France : il faut que mon » blé et mon vin se vendent tant, arrangez votre budget en con» séquence. »

Ces raisonnemens si vrais, l'intérêt du commerce et de l'industrie, tout échoua. Le monopole et le privilége triomphèrent.

Les partisans du privilége étaient en majorité dans la Chambre. Le gouvernement avait proposé une augmentation de surtaxe de 10 fr., ils la doublèrent. C'est un singulier spectacle que cette Chambre acharnée sur les intérêts des consommateurs, qu'elle avait mission de protéger, ajoutant elle-même aux rigueurs de tous les projets ministériels en matière économique, même dans la législation des grains.

En conséquence, la loi du 27 juillet 1822 éleva les droits sur les sucres bruts étrangers d'Amérique de 75 à 95 fr.

Cette surtaxe de 50 fr. produisit l'effet désiré par les colons. Les prix montèrent jusqu'à 106 fr. Mais la consommation diminua. De 52 millions elle tomba en 1823 à 38 millions de kil. Les colons demeurant alors surchargés de leurs produits, furent forcés à leur tour pour les écouler, d'en diminuer le prix. Il redescendit au mois de juillet 1824 jusqu'à 65 fr. et la consommation fut de 56 millions.

Cette énorme surtaxe établit une grande différence entre le prix des sucres de nos Colonies et ceux de l'Amérique. Il était évident que si l'on ne remboursait à l'exportation que les droits perçus, es sucres raffinés avec les matières de nos Antilles ne pouvaient être vendus sur aucun marché étranger.

On demanda une forte prime.

Avant 1820, la prime d'exportation était de 90 fr. par 100 kil. pour les pains entiers de 6 kil. et au-dessous, et de 60 fr. pour les sucres en pain au-dessus de 6 kil.

La loi du 7 juin 1820 éleva la prime à 110 fr. pour les premiers, et à 80 fr. pour les seconds.

Dès 1821 les exportations commencèrent à prendre quelque importance.

En 1820 les primes acquittées ne montaient qu'à 270,139 fr. pour une exportation de 364,178 kil.

En 1822 les remboursemens s'élevèrent à 2,128,960 fr. pour une exportation de 1,961,207 kil.

L'établissement d'une prime fixe donnait lieu à diverses objections. Elles décidèrent l'adoption d'un article additionnel proposé par M. Lainé à la loi du 27 juillet 1822 et statuant qu'il ne serait accordé à l'exportation des sucres *d'autres primes que la restitution des droits établis sur tous les sucres apportés par navires français*.

Cette disposition devait nuire aux exportations, car le drawback anglais remboursant au-delà des droits perçus, il est évident que le raffineur français employant des produits renchéris par le privilége colonial, ne recouvrant que l'argent qu'il avait déboursé, dont il avait perdu l'intérêt pendant trois ou quatre mois, ne pouvait soutenir la concurrence de ses rivaux sur les marchés étrangers.

Aussi en 1825 les expéditions à l'étranger se bornèrent à 512,501 kil.

Si en 1824 et 1825, les exportatiens reprirent une grande extension, ce ne fut qu'au moyen de certaines fraudes contraires à la raffinerie elle-même; elles ont été décrites ailleurs (1).

On fut donc obligé de revenir au système des primes fixes malgré leurs inconvéniens. La loi du 17 mars 1826 établit une prime de 120 francs par 100 kil. de sucre raffiné exporté en pain de 7 kil. au plus.

Cette prime basée sur le prix des sucres bruts en 1826 devint excessive à mesure que ces prix baissèrent. Les paiemens qui furent en 1826, de 4,738,000 francs; en 1827, de 5,487,000, s'élevèrent, en 1831, à 12 millions; en 1832, à 18 millions. Ce développement extraordinaire des exportations était sans doute utile au commerce et à l'industrie, mais onéreux au trésor public. Des réclamations s'élevèrent du sein des Chambres, et la loi du 26 avril 1833 convertit la prime de sortie en un simple drawbach, et fixa le rendement à 70 pour cent. L'ordonnance du 8 juillet 1834 éleva ce rendement à 75 pour cent. La loi du 2 juillet 1836, retira la prime de 12 fr. par 100 kil. dont jouissait la mélasse; enfin, la loi de 1840 a réduit à 72 kil. le poids exigé pour le remboursement du droit acquitté par 100 kil. de sucre brut.

Tel est le résumé de la législation sur les primes. Revenons à la question des sucres :

La prime de 1826 contribuait à maintenir entre le sucre colonial et le sucre étranger une grande différence de prix. De toute part on demandait la diminution de la surtaxe qui frappait les sucres bruts étrangers.

Pour répondre à ces réclamations et examiner ce qu'elles avaient de fondé, M. de St-Cricq institua une commission d'enquête à la fin

(1) De sucres blancs de l'Inde obtenaient le remboursement du droit comme s'ils eussent été raffinés, et cependant on s'était borné à les presser dans des formes pour leur donner l'apparence de sucres en pains, etc. (Enquête de 1829.)

de 1828; tous les industriels s'empressèreut de répondre à l'appel qui leur était fait.

Divers raffineurs de sucre de Marseille publièrent une brochure dans laquelle ils demandaient la réduction des droits imposés sur les sucres bruts de nos colonies.

Ce droit, en effet, pèse bien lourdement sur le consommateur et sur le producteur. Il s'élève à près de 50 pour cent.

Il est évident que toute proportion est détruite entre l'impôt et la valeur imposée, et qu'il est nécessaire de réduire le droit.

La réduction aurait l'avantage immense d'accroître la consommation d'un produit essentiellement utile et même de première nécessité, et dont la fabrication est une source de richesses pour les classes laborieuses.

Le rapport de la surtaxe prohibitive qui pèse sur les sucres bruts étrangers autres que blancs fut aussi demandé par les mêmes raffineurs. Une différence de 30 pour cent entre les droits des sucres bruts coloniaux et ceux des sucres bruts étrangers, fut reconnue comme une protection suffisante en faveur de nos colonies.

Dans le cas où leurs propositions n'auraient point été accueillies, ces Messieurs présentaient le plan d'un nouveau système qui leur paraissait un moyen terme entre deux opinions opposées.

Il reposait sur l'idée de faire servir les sucres bruts étrangers à l'aliment de nos raffineries seulement pour les ventes au dehors.

Voici comment :

Tout raffineur aurait eu la faculté d'employer les sucres bruts étrangers autres que blancs, importés sous pavillon français, en franchise de tous droits, moyennant soumission cautionnée de réexporter, dans un délai donné, les produits du raffinage, auxquels serait appliquée une prime de 30 fr. par 100 kil.

Ce mode assurait aux colons et aux fabricans de sucre indigène l'approvisionnement exclusif de la France.

La prime de 30 fr. leur paraissait nécessaire pour que nos produits pussent supporter la concurrence des Anglais ; ceux-ci obtenant un *drawback* qui dépasse de sept shellings environ le droit d'importation, toute lutte avec eux paraissait impossible sans cette prime.

Le maintien des droits actuels sur les sucres terrés et bruts blancs de toute provenance, fut aussi demandé dans l'intérêt de nos raffineries.

D'autres raffineurs de Marseille qui avaient été choisis par la

Chambre de commerce pour transmettre leurs vœux à la commission d'enquête, différèrent en quelques points de ceux dont je viens de rappeler les propositions.

Ils demandèrent l'admission à la consommation en France *des sucres bruts étrangers autres que blancs, importés directement des pays hors d'Europe par navires français*, en fixant le droit de douane au taux uniforme de fr. 55 et le dixième en sus par 100 k., soit 22 pour cent en sus des prix de cette époque sur les sucres bruts de nos colonies.

Les raffineurs de Paris présentèrent la question sous un aspect encore plus étendu.

Dans un mémoire, dont la composition est due au talent si distingué de M. Guillemot, ils démontrèrent par une foule d'exemples que partout la consommation des sucres tendait à s'accroître; qu'en France, malgré les obstacles que la législation lui oppose, elle se répandait dans toutes les classes du peuple et qu'elle ne reconnaissait d'autres limites que celle des arrivages.

La conséquence rigoureuse de ces faits était que notre système commercial devait être mis en harmonie avec les besoins qu'ils constatent. Pour arriver à ce but, ils proposèrent le tarif suivant :

DROITS PROPOSÉS.

Sucres de nos colonies, par 100 kilogrammes.

Bruts de Bourbon	25	fr.
Bruts des autres colonies	30	»
Terrés	50	»

Sucres étrangers par navires français.

De l'Inde, bruts autres que blancs	45	fr.
De l'Inde, blancs	70	»
Bruts de toute autre provenance	48	»
Du Brésil, blonds	60	»
Du Brésil, blancs	75	»
De la Havane, blonds	70	»
De la Havane blancs	85	»

Primes à l'exportation.

Sucres raffinés, par 100 kil.	100	»
Mélasses	12	»

L'auteur du mémoire prouva par des chiffres irrécusables que cette réduction du tarif, loin de diminuer les recettes du trésor, les grossirait d'une manière sensible.

Après avoir recueilli ces propositions et celles de toutes les chambres de commerce, la commission d'enquête reconnut :

Que le prix de vente nécessaire aux colons était sur les lieux de........................	30 fr.	
Les frais de transports et de toute nature.....	17 »	
Le droit de................................	24 »	75 c.
	71 fr.	75 c.

Et que, par conséquent, il convenait de maintenir le prix de 71 fr. 75 c. les 50 kil. sur le marché français et d'empêcher que la concurrence étrangère ne le fît tomber au-dessous de ce taux.

La majorité de la commission prenant ensuite un moyen terme entre les opinions qui attribuaient aux sucres bruts d'Amérique la valeur de 36 fr., de 37 fr., de 38 fr. et de 40 fr. en entrepôt, s'arrêta à l'évaluation de 37 fr. 50 c. par 50 kil.

Ces sucres étant un peu supérieurs aux nôtres, la commission alloua 2 fr. de protection aux sucres coloniaux, plus 5 fr. pour leur assurer la préférence. — Total : 7 fr.

Le prix à réserver à nos sucres ayant été fixé à 71 fr. 75 c., et la marge qu'on voulut leur assurer étant de 7 fr., on établit à 78 fr. 75 c. le cours au-dessous duquel les sucres étrangers ne pourraient entrer dans la consommation.

On eut le résultat suivant :

Cours ordinaire des sucres étrangers.........	37 fr. 50 c.
Le droit devait être de......................	41 fr. 25 c.
	78 fr. 75 c.

Le droit se serait ainsi trouvé de 75 fr. les 100 kil. plus le décime. Etant alors de 95 fr., on le réduisait de 20 fr. La surtaxe de 50 fr. aurait été réduite à 30 fr.

On revenait par là au tarif du 7 juin 1820. Pour favoriser notre commerce avec l'Amérique et le préserver de la concurrence des produits de l'Inde qui pourraient être donnés à très bas prix, la commission proposa de ne rien changer aux droits sur les sucres bruts et terrés de l'Inde.

Le gouvernement adopta les conclusions de la commission, sauf une augmentation de 1 fr. sur le droit des sucres étrangers qu'il croyait devoir être de 76 francs. Il présenta, dans ce but, à la

Chambre des Députés, le 22 mai 1829, un projet de loi qui ne fut pas discuté.

Mais déjà le sucre de betterave paraissait sur les marchés et commençait, contre le sucre colonial, cette lutte qui devait devenir chaque jour plus grave et finir par compromettre les plus grands intérêts du pays.

§ II. — SUCRE DE BETTERAVE.

M. de St-Cricq proclame, en 1829, les progrès de cette industrie. — M. Gautier demande qu'on diminue la protection qui lui est accordée. — Ses commencemens sous l'Empire. — Décret du 25 mars 1811. — Du 15 janvier 1812. — Sa situation en 1825. — En 1829. — En 1832, 1835, 1836. — M. Duchâtel propose le dégrèvement du sucre colonial. — Établissement d'un droit de 10 francs en 1837. — De 16 fr. 50 c. en 1839. — Accroissement de la production. Encombrement. — Crise. — Ordonnance de dégrèvement. — Le gouvernement propose l'égalité des charges avec indemnité pour le sucre de betterave. — Amendement de M. Lacave-Laplagne. — Loi de 1840. — Ses effets. — Nécessité de la suppression du sucre indigène.

Nous venons de voir, de 1814 à 1829, le sucre colonial disputer au sucre étranger le marché national. Le moment n'est pas loin où un rival redoutable menacera de l'envahir entièrement. Le sucre indigène avait grandi à l'abri des droits excessifs sollicités par les colons.

Voici comment s'exprimait à propos du sucre de betterave M. de Saint-Cricq, ministre du commerce, dans l'exposé du projet de loi dont je viens de parler dans le paragraphe précédent :

« Vous lirez avec satisfaction dans l'enquête, Messieurs, quels progrès ce nouvel élément de richesse à déjà faits et quels progrès prochains il promet de faire encore. D'habiles fabricans, un professeur distingué ont été entendus. Il résulte de leurs déclarations, que déjà le sucre de betterave à l'état brut se produit à huit sous la livre, et que l'époque est peu éloignée où on pourra l'obtenir à six sous. Ce dernier prix est au-dessous de celui auquel, non pas seulement le sucre colonial, mais même le sucre des colonies étrangères produisant à meilleur compte puisse jamais arriver dans nos ports. Il serait donc permis de croire qu'une grande révolution se prépare dans le sort du plus riche produit des Tropiques. Si elle doit s'accomplir, ce qui ne saurait être prochain sans doute, car il faut du temps à l'industrie même la plus favorisée pour

grandir, *nos colonies, notre commerce maritime en ressentiront un grand choc*. Le revenu public aussi s'y trouvera engagé avec des chances de compensation pourtant, car enfin, il est des consommations sur lesquelles il s'abstient difficilement de s'asseoir. »

Dans la même session (16 mai), M. Gautier, après avoir établi que chaque kil. de sucre de betterave recevait du trésor public et aux dépens des contribuables 90 c. de gratification, s'il était consommé en France, et 1 fr. 20 c. s'il était exporté, ajoutait que cette fabrication jouissait d'une protection qu'il deviendrait indispensable de réduire si elle acquérait encore un plus grand développement que celui qu'elle avait atteint alors.

Ce développement, en effet, avait été grand et rapide. Jettons un regard sur ses commencemens.

Le sucre de betterave est né du blocus continental.

Napoléon voulait de cette énergique volonté à laquelle tout cédait, que les produits coloniaux qui alimentaient le commerce de l'Angleterre fussent remplacés par les produits européens; le coton de Naples et de Rome devait se substituer à celui de l'Amérique, le pastel à l'indigo, la chicorée au café. Quant au sucre de canne, on cherchait son similaire partout: dans les tiges de maïs (1), dans la pomme (2), dans la sève de l'érable (3), dans les chataignes, dans le miel, dans les poires, dans les mûres blanches, dans les cérises, dans les prunes, dans les figues (4).

Dès 1810 on croyait l'avoir trouvé dans le raisin. Un décret impérial du 18 juin de cette année, rendu sur le rapport de M. de Montalivet, ministre de l'intérieur, accordait 100,000 fr. au sieur Proust, et 40,000 fr. au sieur Fouque, « En forme de gratification et à titre d'encouragement pour la découverte qu'ils avaient faite du sucre de raisin. »

De plus, M. Proust avait été nommé membre de la Légion-d'Honneur (5).

(1) *Moniteur* du 7 mars 1811.

(2) *Id.* du 11 janvier 1811.

(3) Le *Moniteur* du 29 avril 1811 renferme la note suivante: « On ne consomme plus maintenant d'autre sucre chez le prince Jean de Lichtenstein que celui qui est fabriqué dans ses domaines et qu'on obtient de la sève de l'érable.

(4) Rapport de MM. Chaptal, Vauquelin, Parmentier, Berthollet, dans le *Moniteur* du 13 septembre 1811.

(5) *Moniteur* du 22 juin 1810.

Puis un décret du 12 août avait statué qu'une somme de 200,000 fr. serait répartie entre les douze établissemens qui auraient fabriqué dans un an la plus grande quantité de sucre de raisin.

Rendant compte à l'empereur de l'exécution de ce décret, M. de Montalivet, dans un rapport du 9 septembre 1811, disait qu'il avait été fabriqué dans un an, dans toute l'étendue de l'empire, deux millions de kilog. sirop de raisin et plus de 500,000 kil. de sucre et cassonade ; à la suite de ce rapport, un décret accorda des récompenses aux principaux producteurs, et entre autres aux sieurs Fournier, Quinquandon et comp., de Nîmes, pour avoir fabriqué 43 qx. métriques de sucre de raisin.

Dès 1809, Parmentier disait à propos de ce sucre : « La révo- » lution est faite au midi de la France ; les sirops de raisin s'y » maintiendront, c'est le sucre indigène. »

On voit qu'avant d'arriver au sucre de betterave des tentatives avaient été faites sur bien des substances.

Enfin, le *Moniteur* du 21 mars 1811 annonça que M. Barruel s'était livré à des opérations pour l'extraction du sucre de la betterave. Le sucre brut moscovade était revenu à 3 fr. 33 c. le kil., et le raffiné à 4 fr. 40 c., mais il pensait que dans une fabrique qui exploterait 200 hectares, le kilogramme de sucre brut ne reviendrait qu'à 88 c., et celui du sucre raffiné à 1 fr. 40 c.

Deux jours après, on lisait dans la même feuille :

« On a présenté à S. M. plusieurs quintaux de sucre de betterave » raffiné, cristallisé et ayant toutes les qualités du sucre de canne. » On a mêlé ensemble des pains de l'un et de l'autre et il a été im- » possible de les distinguer.

» Il résulte du rapport de la commission qui a été chargée de » l'examen des divers moyens proposés pour remplacer par des » produits indigènes les productions étrangères, très coûteuses à » la France, que 70,000 arpens cultivés en Betteraves, fourni- » raient les 30 millions de livres de sucre nécessaires à notre con- » sommation.

» Une petite étendue de pays, tout au plus égale en surface à » la forêt de Fontainebleau, affranchirait la France des 40 mil- » lions qu'elle est obligée d'envoyer aux Indes. »

Après un nouvel intervalle de deux jours, l'empereur rendit le décret suivant, du 25 mars 1811 : « Il sera mis dans notre empire » jusqu'à la concurrence de 32,000 hectares en culture de bette-

» raves et un nombre d'hectares déterminé en culture de pastel,
» dans la proportion de la quantité nécessaire à nos manufactu-
» res. »

M. de Montalivet annonçait à l'empereur, le 8 janvier 1812, que 6,785 hectares seulemont avaient été ensemencées en betteraves et avaient produit 98,813,043 kil. de racines ; le nombre des fabriques était de 39 à 40. « On peut compter disait-il sur 1,500,000 kil. de sucre..... Tout annonce que la consommation du sucre de canne se réduira considérablement et qu'il sera possible de le prohiber un peu plus tard. »

Pour un pareil résultat ce n'était point assez de 32,000 hectares; en conséquence l'empereur ordonna par son décret du 15 janvier 1812 d'ensemencer 100,000 hectares en betteraves.

Dans la répartition qui fut faite entre tous les départemens celui des Bouches-du-Rhône fut compris pour 400 hectares, le Var pour 400, Vaucluse pour 200, le Gard pour 300, l'Hérault pour 300, les Basses-Alpes pour 200, les Hautes-Alpes pour 200.

Le même décret prescrivit d'accorder 500 licences pour la fabrication du sucre de betterave. Ce qu'il y a de remarquable dans ce décret, c'est qu'on y trouve la preuve que dès cette époque le gouvernement pensait à imposer le sucre indigène; en effet l'art. 10 est ainsi conçu :

« Tout individu qui ayant reçu une licence aura effectivement
» fabriqué au moins 10,000 kil. de sucre brut provenant de la ré-
» colte de 1812 à 1813, aura le privilége et l'assurance par forme
» d'encouragement, qu'il ne sera mis aucun octroi ni imposition
» quelconque sur le produit de sa fabrication pendant l'*espace de*
» *quatre années*. »

L'empereur ordonna ensuite la création de quatre fabriques impériales, dont une dans son domaine de Rambouillet.

Le retour de la paix parut avoir ruiné cette industrie. En effet jusqu'en 1829, il en fut à peine question, mais depuis cette époque, elle a fait de tels progrès qu'elle met en question la puissance même de la France, car si on la laisse ruiner la marine du commerce, que deviendra celle de l'État ? et qu'est-ce aujourd'hui qu'un état sans marine ?

En 1825 le nombre des fabriques de sucre de betterave n'était que de trente à quarante. Un tableau dressé au commencement de 1828 par M. de Brunfaut prouve que ce nombre s'était élevé alors à 90. A la fin de la même année il montait à 101, produisant en-

semble 4,835,000 kil. sucre brut. M. Dubrunfaut évaluait à 200 celles qui se trouveraient en activité dans le cours de l'année 1830, et leur produit à 10 millions de kil. (1)

M. Crespel Delille, fabricant distingué, disait aussi dans l'enquête de 1829 : « Si la fabrication du sucre de betterave continue » à recevoir des tarifs la même protection, *j'ai la certitude* qu'a- » vant dix ans elle pourra suffire à la consommation de la France » et que ses produits pourront entrer en concurrence, à condi- » tions égales, avec ceux des sucreries coloniales. (2)

En 1832 on comptait en France cent dix à cent vingt établissemens consacrés à la fabrication du sucre de betterave.

La production était, en 1833, de 7,295,900 kil. En 1834, de 13,230,211 kil. En 1835, de 30,349,340 kil. En 1836, de 48,968,805 kil.

On a vu que sous la Restauration et même sous l'Empire le gouvernement avait hautement annoncé l'intention d'imposer le sucre indigène.

Le moment était venu. Mais l'établissament d'un nouvel impôt, dans un pays de libre discussion, rencontre toujours d'immenses obstacles.

Eé 1832, l'administration demanda une légère taxe de 5 fr. sur le sucre indigène. Cette proposition ne fut pas acceptée.

En 1835, l'annonce de la prochaine présentation d'une loi d'impôt fut très froidement accueillie.

En 1836, cette présentation eut lieu ; elle provoqua, dans la Chambre des Députés, la plus bruyante désapprobation : Un rapport proposa un système de perception parfaitement inefficace. Le projet n'obtint pas même les honneurs de la discussion.

Après un échec aussi complet on regardait la cause de l'impôt comme perdue. Aussi, dès l'année suivante, un nouveau ministère voulant arrêter l'essor toujours croissant du sucre indigène, proposa le dégrèvement du sucre colonial.

L'opinion publique accueillit favorablement ce projet, émané d'un jeune ministre à vues larges et élevées (M. Duchâtel). Cependant après une longue discussion il fut repoussé, et l'impôt surgit à une voix de majorité, mais avec de grands ménagemens. Le sursis d'une récolte fut accordé au sucre indigène. Pour la seconde récolte il

(1) Enquête de 1829.

(2) Enquête, page 133.

était frappé d'un droit de 10 fr. par 100 kil., et ce n'était qu'au bout de deux années (en juillet 1839) qu'il était tenu d'acquitter un droit de 16 fr. 50 c.

Le sucre indigène abusa du sursis; il força sa fabrication. Il la porta, en 1838, à 50 millions de kil. Or, la même année les arrivages des colonies s'étant élevés à 87 millions de kil., une crise désastreuse s'en suivit. Les sucres tombèrent aux prix les plus vils. Tout le monde perdit: les colons, les commerçans, les fabricans de sucre indigène eux-mêmes. Le flot de l'opinion se dirigea contre ces derniers, cause de tout le mal.

Un projet de loi proposa un dégrèvement de 16 fr. 50 c. par 100 kil., sur les sucres coloniaux. Il ne fut pas discuté.

Une ordonnance royale du 21 août 1839 statua qu'à partir du 10 septembre suivant, les sucres coloniaux seraient dégrevés de 13 fr. 20 par 100 kil.

L'effet de cette mesure fut de relever les prix et de déterminer la chûte de 142 fabriques de sucre indigène, condamnées dans tous les cas à périr, parce qu'elles avaient été créées dans de mauvaises conditions.

Cette chûte fut profitable à l'industrie indigène en général. Ces fabriques travaillant à perte étaient toujours pressées de vendre. Elles réalisaient à tout prix et amenaient de fâcheuses perturbations sur le marché. On voyait des variations presque subites de 8 fr. et même 12 fr.

L'attente du dégrèvement des sucres coloniaux annoncé depuis long-temps, avait fait réduire de deux cinquièmes, en 1839, la plantation des betteraves. La production indigène qui, en 1838, avait atteint le chiffre de 50 millions de kil., n'était évaluée, pour 1839, qu'à 30 millions de kil.

Mais cette réduction, qui ne se réalisa pas (1), n'aurait pu, même réelle et permanente, établir l'équilibre entre la production et la consommation.

En effet, la consommation de la France est de.....................................	113,000,000 kil.
Exportation de sucres raffinés représentant en sucres bruts........................	10,000,000 »
	123,000,000 kil.

(1) La campagne de 1838 à 1839 produisit 39,179,000 kil. sucre.

Report.		123,000,000
Sucre indigène	30,000,000 kil.	140,050,000
Stock habituel à la fin de chaque année	20,000,000 kil.	
Production coloniale	90,000,000 kil.	

Excédant de la production sur la consomation 17,000,000 kil.

Telle était la situation à la fin de 1839, et comme la production indigène paraissait devoir reprendre son ancien essor, chacun prévoyait qu'il en résulterait un encombrement, une nouvelle baisse, de nouveaux désastres.

La nécessité de prendre un parti décisif était pressante.

Il fallait opter entre les intérêts de nos colonies, de notre marine, de notre commerce et ceux de quelques producteurs indigènes.

Le gouvernement proposa de soumettre les deux sucres à des charges égales : c'était, dans son opinion, ruiner les fabriques indigènes ; de là naissait la question d'une indemnité. M. Cunin-Gridaine, tout en la regardant comme non fondée en droit (1), la proposa néanmoins comme mesure d'équité.

Le projet de loi qu'il présenta se résumait ainsi :

Impôt égal sur les deux productions nationales.

Abaissement des surtaxes sur le sucre étranger, afin qu'il comblât le vide que pouvait laisser sur nos marchés le sucre indigène.

Faculté d'élever ces surtaxes dans l'intervalle des sessions.

Indemnité aux fabriques de betterave.

Assimilation au sucre brut d'une qualité inférieure de sucre terré connue sous le nom de *moscouade* venant principalement du Brésil.

Réduction de 75 à 72 pour cent de l'évaluation du rendement des sucres bruts destinés à l'exportation pour le réglement de la prime.

Le chiffre demandé pour l'indemnité était de 40 millions, répartis dans la proportion de la force productrice de chaque fabrique.

La taxe des sucres bruts étrangers venus de l'Inde par navires français était réduite à 50 fr. par 100 kil.;

D'ailleurs, hors d'Europe	55 fr.
Des entrepôts	65 »
Par navires étrangers	75 »

(1) « L'égalité d'impôt, dit-il, pour des produits similaires, n'est autre chose que le retour au droit commun. » (Exposé des motifs, 25 janvier 1840.)

La commission chargée de l'examen de ce projet le repoussa ; elle couclut, par l'organe de son rapporteur, M. Bugeaud, à l'abrogation pure et simple de l'ordonnance de dégrèvement ; elle éleva les taxes sur les sucres étrangers et proposa d'abaisser le rendement des sucres raffinés à 70 pour cent.

La discussion fut animée ; chacun comprenait qu'une grande question s'agitait d'où dépendait peut-être l'avenir du pays. Cette question compliquée d'une foule de chiffres, paraissait insoluble : M. Lacave-Laplagne, que sa position et celle du département qu'il représentait rendaient tout à fait désintéressé, proposa un amendement qui pouvait seul trancher la difficulté.

Cet amendement tendait à interdire la fabrication du sucre indigène avec indemnité.

Comme M. Cunin-Gridaine, M. Lacave-Laplagne, pensait que l'égalité d'impôt sur les deux sucres ruinerait l'industrie indigène ; il croyait néanmoins nécessaire de formuler contre celle-ci une interdiction formelle ; il prévoyait la fraude ; il craignait qu'elle ne fût encouragée, provoquée par l'élévation du droit. C'est ce qui était arrivé en Angleterre. Un acte du parlement de 1642, dans l'intérêt du tabac des colonies, frappa le tabac indigène d'un impôt assez fort pour espérer que sa culture serait abandonnée. Cet impôt fût éludé et l'on reconnut la nécessité de recourir à des mesures plus rigoureuses. Le gouvernement républicain, par un décret de 1652, prohiba la culture d'une manière absolue et sut se faire obéir.

L'administration qui avait présenté le projet de loi s'était retirée. M. Thiers, chef du nouveau cabinet, combattit à *outrance* (ce furent ses expressions) l'indemnité proposée par ses prédécesseurs et par conséquent l'amendement de M. Lacave-Laplagne.

MM. Berryer, Duchâtel, de Lamartine, les hommes les plus éminens de toutes les parties de la Chambre, soutinrent cet amendement.

« La raison déterminante, dit M. Berryer, celle qui m'a fait sortir des idées de transaction dont j'étais d'abord préoccupé comme tout le monde ici, c'est la nécessité de donner un grand mouvement à notre commerce, la nécessité de donner à notre marine marchande les moyens de se lester au loin, et de rentrer en France avec de bons et heureux retours, et sans les charges dont notre navigation est maintenant accablée.

» Vous avez 10,000 matelots, dit M. Duchâtel, avec un système qui jusqu'à présent n'a apporté dans la consommation que 60 ou

70 millions de sucre, si vous faites entrer ce sucre pour 120 millions ou pour plus encore ; si vous triplez, comme l'a dit M. Thiers, ce sera 20,000, 30,000 matelots que ce commerce vous fournira, c'est-à-dire que vous arriverez à une puissance maritime redoutable.

» Deux systêmes sont en présence, dit M. de Lamartine, d'un côté un systême franc, net, sincère, qui aborde la difficulté en face, qui ne dissimule rien et qui tranche ce qu'il ne peut pas dénouer; d'un autre côté, un systême de transaction que j'approuverais si je le croyais possible, un systême d'ajournemens, un systême de tâtonnemens dont la solution ne peut pas être autre que d'empirer les choses.... d'aggraver des situations désastreuses.... Devant ces deux systêmes, nous ne pouvons hésiter un seul instant. Nous nous rangeons du côté de l'amendement de M. Lacave-Laplagne. »

L'amendement fut rejeté.

Le gouvernement s'était prononcé pour l'amendement de M. Lanyer, qui ne portait l'impôt sur le sucre indigène qu'à 25 fr. par 100 kil. Cet amendement fut adopté.

Le droit sur les sucres bruts de nos colonies d'Amérique fut maintenu à .... 45 fr.

Sur ceux de Bourbon à .... 38 » 50 c.

Sur le sucre brut blanc, de Bourbon............ 46 »

» » d'Amérique .... 52 » 50

Sucres terrés de toute nuance de Bourbon....... 60 »

Sucres terrés de toute nuance, d'Amérique...... 66 » 50

Les droits sur les sucres étrangers furent établis ainsi qu'il suit :

Bruts autre, que blancs, par navire français,

De l'Inde........................ 60 fr.

D'ailleurs, hors d'Europe........ 65 »

Des entrepôts.................... 75 »

Bruts autre que blancs par navires étrangers,

De toutes provenances............ 85 fr.

Bruts blancs ou terrés, sans distinction de nuance ni de mode de fabrication, par navires français,

De l'Inde........................ 80 fr.

D'ailleurs, hors d'Europe........ 85 »

Des entrepôts.................... 95 »

Bruts blancs ou terrés par navires étrangers,

De toutes provenances.............. 105 fr.

Ce sont des surtaxes de 20 fr au-dessus des sucres coloniaux. L'art. 4 de la loi permit de modifier ces surtaxes et le classement des qualités inférieures dites *moscovades*, par des ordonnances royales.

L'article relatif aux raffineries est ainsi conçu :

« Les droits payés à l'importation des sucres bruts seront restitués à l'exportation des sucres raffinés dans les proportions suivantes : lorsqu'on justifiera par des quittances n'ayant pas plus de quatre mois de date que les dits droits ont été acquittés par des sucres importés en droiture par navires français, des pays hors d'Europe ;

» Sucre mélis entièrement épuré ou blanchi. — Sucre candi sec et transparent. — 72 kil.;

» Sucre lump, sucre tapé de nuance blanche. — 75 kil.;

» Le droit payé (décime compris) pour 100 kil. de sucre brut, selon la provenance. »

La loi de 1840 a été sans effet sur le sucre indigène, elle ne l'a pas empêché de se développer ; les colonies et le commerce maritime sont toujours dans l'état déplorable au quel cette loi devait porter remède.

Le sucre de betterave est vivace, il résistera à toutes les taxes et ne succombera que sous une interdiction absolue.

En 1837, le nombre des fabriques en activité était de 532 ; en 1838, sous l'empire du tarif, ce nombre monta à 575.

En 1840, il n'y en avait plus que 389 ; en 1841, 366 ; en 1842, 400 (1) !

La production suit une marche ascendante : elle a été de 22,749,000 kil., en 1839-40 ; de 26,940,000 kil., en 1840-41 ; de 31,235,000 kil., en 1841-42 (2).

Ce ne sont là que les chiffres officiellement constatés par le paiement du droit. On évalue les quantités livrées en fraude à la consommation, à un quart ou un cinquième de la production officielle.

Les produits coloniaux se trouvent dans une situation pire qu'à l'époque du dégrèvement. En 1840, le sucre brut était vendu dans

(1) 160 dans le département du Nord, 82 dans le Pas-de-Calais, 38 dans la Somme, 38 dans l'Aisne ; le reste réparti entre 38 départemens.

(2) Le départament du Nord y figure pour la moitié, 15,334,000 kil.

les ports de mers au prix de 66 à 67 fr. les 50 kil. En 1839, lorsque M. Cunin-Gridaine dégreva, par ordonnance, le sucre colonial, les prix étaient descendus à 57 fr. Après la récolte du sucre indigène, en 1841, ils tombèrent à 55 fr., puis en octobre 1841, à 52 fr., 12 fr. par 50 kil. au-dessous du prix reconnu nécessaire aux colons (1).

Quelle est la cause de cette baisse extraordinaire après une aggravation d'impôt?

C'est l'excédant de la production sur la consommation.

Il n'y a qu'un remède au mal qui menace de ruiner tant d'intérêts considérables : c'est la suppression des fabriques indigènes. En vain invoquerait-on l'intérêt de l'agriculture : on a déjà prouvé combien l'agriculture était intéressée à la prospérité du commerce maritime qui lui procure d'immenses débouchés ; on a démontré que l'agriculture n'avait retiré de la betterave aucun des avantages qu'elle avait promis (2). Il suffit, au reste, de jeter un regard sur les chiffres suivans pour voir de quelle faible importance est la culture de la betterave dans l'ensemble des cultures indigènes :

Les céréales occupent en France..	13,000,000	d'hectares.
La vigne....................	1,900,000	»
Le chanvre et le lin............	209,000	»
Le colza.....................	231,000	»

(1) Il faut aux Colons pour être indemnisés......... 48 fr. par 100 kil.
Frais de transport des Colonies à la Métropole, commission, etc......................... 31 »
Droits.................................... 49 fr. 50 c. »

128 fr. 50 c. »

Le sucre indigène revient en moyenne à 70 fr. les 100 kilogrammes ; le transport jusqu'à Paris et les autres frais élèvent ce prix à 98 fr. 50 c. Le droit est de 27 fr. 50 c. Total : 126 fr. Il y a donc perte pour tous, à moins que la fraude ne vienne au secours de l'industrie métropolitaine.

(2) On lit dans une pétition adressée à la Chambre des Députés par des agriculteurs du Nord : « L'industrie du sucre indigène est *fatale à l'agriculture*, car elle enlève aux céréales une immense quantité de terrains qui lui seraient bien nécessaires dans les années peu fertiles. Elle devait varier les assolemens ; le contraire a eu lieu : il y a des terrains plantés en betteraves depuis dix années consécutives ; elle devait augmenter la masse des engrais et les rendre meilleur marché ; le prix s'en est élevé de 5 à 20 fr. la charretée. Elle devait favoriser l'élève des bestiaux en France, et l'importation des bœufs étrangers par la frontière du Nord a doublé, celle des moutons a triplé. »

Le mûrier....................	40,000	»
La garance....................	14,000	»
La betterave....................	20,000	»

Si le sucre indigène parvenait un jour à satisfaire à tous les besoins de la consommation intérieure, il occuperait à peine 60,000 hectares des terres les plus fécondes de l'Artois, de la Flandre et de la Picardie.

Faut-il pour satisfaire les départemens les plus riches, gréver le trésor, ruiner les départemens les plus pauvres qui récoltent le vin, renoncer à l'emploi annuel de 900 navires, de 12,000 matelots, à l'exportation de 60 millions de nos produits agricoles et manufacturés ; écarter pour toujours de nos échanges le sucre exotique, devenu à peu près le seul élément utile de nos transactions lointaines? Est-il prudent de détruire la pépinière de notre marine?

Ceux qui veulent la prospérité et la puissance de la France doivent vouloir l'abolition du sucre indigène.

Sans doute, l'égalité des charges entre les deux sucres, serait plus conforme aux principes ; la suppression avec indemnité crée un mauvais précédent, elle a une apparence de dureté et de destruction de richesses qui répugne à beaucoup de personnes. Mais si c'est le seul moyen de sauver notre commerce maritime, il faut l'employer. Nous croyons que l'égalité des charges n'atteindrait pas le but, à moins d'une réduction très large des droits d'entrée.

L'industrie indigène soutenue par d'immenses capitaux, par les progrès de la science, et, on peut le dire, aussi par la fraude, résisterait à l'élévation des droits, elle envahirait le marché national, et enleverait à notre marine le peu d'aliment qu'elle trouve encore dans le transport du sucre colonial. Qu'on interdise la fabrication du sucre indigène, qu'on abaisse encore la surtaxe des sucres étrangers, à l'instant même, un immense moyen d'échange est créé pour notre commerce et il en résulte par la création de larges débouchés offerts à nos industries agricole et manufacturière, un admirable développement de toutes les branches de la prospérité publique.

§ III. — RAFFINERIE DU SUCRE A MARSEILLE.

Première raffinerie à Marseille. — Établissement de six autres fabriques. — Heureux effets de la concurrence. — Entrée et sortie des sucres de diverses qualités, produit des raffineries de Marseille et leurs bénéfices en 1755. — Transit et prime. — Situation sous l'Empire. — Sous la Restauration. — Etablissemens en activité en 1830. — En 1838. — En 1842. — Sucres bruts importés de 1826 à 1841. — Employés dans la raffinerie en 1828, 1829, et de 1839 à à 1841. — Produits actuels. — Sucres raffinés exportés de Marseille et de la France, de 1826 à 1841. — Réflexions sur la surtaxe des sucres étrangers. — Sur le rendement exigé pour le remboursement des droits. — Diminution des des droits d'entrée.

La première raffinerie fut établie à Marseille vers l'année 1670.

C'était la seule raffinerie de France qui expédiât ses produits à l'étranger ; elle en exportait environ 150 milliers par an.

Marseille, étant isolée du royaume par la franchise de son port, ne pouvait introduire en France les produits de ses fabriques.

Cependant le sieur Gaspard Maurellet, propriétaire de cette raffinerie, obtint en 1674 la faculté de faire entrer chaque année dans le royaume la quantité de 50 milliers de sucre raffiné, en payant *les mêmes droits qui se levaient alors aux autres entrées du royaume.*

En 1691, cette permission fut étendue à 130 milliers.

En 1700, elle fut réduite de nouveau à 100 milliers, à conditiou de payer 7 livres par chaque cent pesant de sucre raffiné et à charge de justifier que ce sucre provenait des moscovades des îles française d'Amérique.

Dans l'arrêt du conseil d'état qui prononce cette décision, il est dit qu'il fallait 225 livres de sucre brut pour faire un quintal de sucre raffiné.

Les lettres patentes de 1719 en appelant Marseille au partage du commerce de l'Amérique, augmentèrent considérablement les importations des sucres bruts dans cette ville. La raffinerie privilégiée qui y était établie n'en employait qu'une partie. Elle avait le monopole des importations en France par Marseille du sucre raffiné. Toute autre raffinerie n'aurait pu introduire ses produits dans le royaume sans payer 22 livr. 10 s. du cent pesant comme sucre étranger. C'était une prohibition formelle.

Malgré un aussi énorme désavantage, quelques particuliers voyant les immenses quantités de sucres bruts qu'on était forcé d'exporter

pour l'Italie et la Hollande, sur lesquels on perdait les bénéfices qu'aurait procurés le raffinage, témoins des profits considérables que donnait cette fabrication, résolurent d'élever de nouvelles raffineries soit pour la consommation de la ville, soit pour l'exportation dans les échelles du Levant et dans l'Italie. Ces fabriques réussirent. Marseille y gagna, elle eut du sucre raffiné en plus grande quantité et à meilleur marché. La concurrence ne tarda pas à imprimer de nouveaux et nombreux perfectionnemens à cette industrie que le monopole laissait stationnaire.

Six raffineries nouvelles s'étaient élevées. Cependant ce qu'il était facile de prévoir arriva, la prohibition favorisa la contrebande. Les fabricans demandant la destruction du privilége, prouvèrent par les tableaux des droits d'entrée et de sortie, et par l'état de la consommation locale, que la majeure partie des sucres raffinés à Marseille était introduite dans le royaume en fraude des droits.

En conséquence, le conseil d'état par une décision du 7 septembre 1740 abolit le privilége créé en faveur du sieur Maurellet, et déclara que les raffineries de Marseille, quel qu'en fût le nombre, pourraient introduire leurs produits en France en payant le simple droit de 7 liv. par quintal poids de marc.

Cette mesure eut les résultats les plus heureux pour Marseille.

Le nombre des raffineurs s'éleva rapidement à 14. En voici les noms :

Bègue, Ve Bon et fils, Bressan et fils, Comte, Feraud, Fremenditi, Garric père et fils, Giraud, Jouve et Sibon, Michel, Pons et compagnie, Reinier, Rougier, Saugey.

Les sucres terrés ne jouissaient pas de la faveur accordée aux sucres raffinés pour leur introduction dans le royaume.

Voici le tableau des entrées et sorties de sucre de diverses qualités à Marseille pendant l'année 1755 :

Sucre terre.

Entré à Marseille	22,968,085	livres
Sorti du port	16,180,908	»
Passé en transit à travers le royaume	350,000	»
Consommation dans la ville par évaluation	750,000	»
Employé aux raffineries pour mêler aux sucres bruts, par évaluation	2,000,000	»
	19,780,908	livres

Report........... 19,780,908 liv.

Il dut par conséquent entrer dans le royaume par Marseille, pendant cette année, soit en payant le droit de 8 livres ordonné par lettres patentes de 1719, soit en fraude............ 3,187,177 »

22,968,085 »

Voici de quelle manière se trouvèrent réparties les exportations de Marseille en sucre terré :

Pour l'Italie..........	9,753,811	liv.
Pour l'Espagne........	2,955,878	»
Pour le Portugal......	44,163	»
Pour le Levant.......	2,677,345	»
Pour la Hollande......	630,921	»
Pour l'Angleterre.....	12,795	»
Pour le Nord.........	105,995	»
	16,180,908	liv.

Par l'Angleterre il faut entendre Gibraltar et Mahon, et par le Nord, le Danemarck, la Suède, la Norwège, la Russie et les villes Anséatiques.

Sucre brut.

Entrée............................. 2,436,171 liv.

Exportations pour les pays ci-après :

Italie	388,913 liv.	578,554 »
Levant..................	121,191 »	
Nord	53,500 »	
Hollande	14,950 »	

Restent........... 1,857,617 liv.

Qui furent employées par les raffineries de Marseille. D'après les calculs des raffineurs de cette époque, chaque quintal de sucre brut donnait un cinquième en sucre raffiné, un quart de mélis ou cassonnade, un quart de versoir, et le surplus en sirop ou crasse; le produit fut donc :

371,525 liv. sucre raffiné.
464,404 » sucre mélis ou en poudre.
464,404 » sucre versoir.
557,284 » sirop ou mélasse, ou crasse.

Outre le sucre brut employé aux raffineries de Marseille, on a vu qu'elles employèrent dans la même année 2,000,000 de liv. de sucre terré, qui durent produire, d'après le rendement d'alors :

666,666 liv.	2/3	sucre raffiné en pain.
400,000 »		mélis ou sucre en poudre.
333,333 »	1/3	sucre versoir.
400,000 »		sirop ou mélasse.
200,000 »		crasse et déchet.

Il résulte de ces chiffres un total de 1,902,595 liv. 2/3 sucre raffiné en pain ou en poudre, dont la consommation fut répartie ainsi qu'il suit :

En Italie.............	140,676	liv.	
En Espagne...........	104,699	»	
En Portugal...........	856	»	
En Levant.............	455,009	»	
En Angleterre.........	712	»	
En France.............	657,885	»	
A Marseille...........	542,758	»	23
	1,902,595	liv.	2/3

Voici comment l'auteur de l'ouvrage auquel j'emprunte ces renseignemens établissait les bénéfices de cette industrie à Marseille :

Les 1,857,617 liv. sucre brut ont coûté, à 20 liv. le cent..................	371,523 liv.	8 s.	»
Les 2,000,000 liv. sucre terré, à 33 liv. le cent............................	660,000	»	»
Frais de fabrication tout compris, même l'usage des ustensiles, à 5 liv. le cent sur la quantité de 1,902,595 liv. 2/3.	95,129	» 15 s.	8 d.
	1,126,653 liv.	3 s.	8 d.

Produit.

Sucre raffiné en pain	1,038,191 l.	2/3	à 58 l.	602,151 l.	3 s.	3 d.
Mélis ou sucre en poudre.........	864,404 »		46	397,625	16	10
Sucre versoir......	797,737 »	1/3	20	159,547	9	4
Sirop ou mélasse...	771,522 »		12	92,582	14	5
Crasse...........	192,881 »		2	3,857	2	5
			Total.....	1,255,764	16	3
			Profit des fabricans....	129,111	12	5

On voit que Marseille exportait avant la Révolution d'assez grandes quantités de sucre. Nos colonies à cette époque suffisaient non seulement à la consommation de la France, mais à celle d'un grand nombre de marchés étrangers.

En 1786, les raffineries de Marseille, sur la demande de M. Rostagny, député de la Chambre de commerce à Paris, obtinrent la faculté déjà accordée aux autres raffineries du royaume, d'expédier leurs produits, en transit, pour la Suisse et autres pays étrangers, avec une prime de 4 livres par quintal, et la restitution du droit du *domaine d'occident* (1).

Cette industrie languit à Marseille pendant les guerres de la révolution et de l'Empire.

La matière première manquait.

En l'an XII le nombre des raffineurs, qui était de 12 avant la Révolution, était réduit à 3.

En février 1806, la Chambre de Commerce écrivait : « En ce » moment, et depuis plusieurs mois, il n'y a pas, dans cette » ville, une seule raffinerie qui soit en activité. »

La paix rendit à cette industrie son importance et son activité.

La loi du 17 mars 1826, accordant une prime de 120 francs par 100 kil. à l'exportation du sucre raffiné, imprima un rapide essor aux progrès de la raffinerie.

Marseille si bien placée pour approvisionner l'Italie et le Levant, s'empressa de profiter des avantages que lui offrait cette loi. Elle s'enrichit de nouvelles manufactures et occupa bientôt le premier rang parmi les villes qui se livrent à cette importante fabrication.

On comptait à Marseille, en 1830, 20 raffineries, dont 17 en activité, établissemens beauccoup plus considérables que ceux des autres villes, Paris excepté (2); plusieurs livraient au commerce cinq à six cent mille kilogrammes de sucre raffiné par an. Elles occupaient 600 ouvriers.

(1) Arrêt du Conseil du 25 mai 1786. Bureau de la Chambre de Commerce du 4 octobre 1786.

(2) En 1825, Paris et ses environs possédaient vingt-cinq raffineries. Elles exploitaiant annuellement 33,600,000 livr. sucre brut et terré, valant 27,659,000 francs. Elles occupaient directement 7 à 800 ouvriers.

Voici l'état de leurs produits d'après *la Statistique des Bouches-du-Rhône* : (1)

40,000 q. m.	sucre raffiné, à 225 fr.	9,000,000	fr.
24,000 q. m.	bâtarde ou lump, à 215 fr. .	5,160,000	»
14,000 q. m.	vergeoise, à 100 fr.	1,400,000	»
20,000 q, m.	mélasse, à 22 fr. 50 c.	450,000	»
		16,010,000	fr.

En 1838 il existait à Marseille 16 raffineries de sucre en activité, exploitées par 10 fabricans, occupant 977 ouvriers.

En 1842, il n'y en a plus que 7 exploitées par 7 raffineurs.

Ce fait semblerait prouver que cette branche d'industrie n'est point dans un état prospère. Néanmoins on peut voir par les chiffres ci-après que l'importance de sa consommation et de sa production, loin de diminuer, a considérablement grandi depuis dix ans : c'est que grace à l'emploi de procédés très avancés, nos raffineries ont donné un immense développement à leur puissance productive. Plusieurs de ces raffineries pour le grandiose des constructions, la force des machines, la perfection des appareils, peuvent être comparées aux manufactures les plus remarquables de la France et de l'étranger.

Pour se convaincre de l'importance relative de nos raffineries, il suffit d'observer les rapports de la consommation en sucre brut de nos établissemens avec celle de 167 établissemens que possède la France.

	Sucres bruts des Colonies françaises importés à Marseille.	Dans le reste de la France.
En 1826.	10,918,942 k.	61,879,138 k.
1827.	10,343,729 »	54,966,728 »
1828.	11,121,829 »	67,042,122 »
1829.	12,556,218 »	67,066,948 »
1830.	13,136,048 »	65,548,365 »
1831.	15,301,541 »	72,016,780 »

(1) Le rendement ordinaire de 100 kil. sucre brut était alors évalué comme suit : 40 kil. sucre raffiné en pain. — 24 kil. lump ou bâtarde. — 14 kil. vergeoise. — 20 kil. mélasse. — 2 kil. déchet. C'est d'après ces données et sur l'emploi de 10,000,000 kil. sucre brut qu'est basé cet état des produits de la raffinerie en 1830.

Sucres bruts des Colonies françaises importés à Marseille.		Dans le reste de la France.
1832......	22,511,827 kil.	54,720,895 kil.
1833......	17,289,214 »	58,266,467 »
1834......	15,450,372 »	67,291,023 »
1839......	26,412,616 »	60,775,277 »
1840......	17,317,549 »	57,276,719 »
1841......	20,695,795 »	65,222,847 »

De 1820 à 1824 les arrivages en sucres de toutes qualités à Marseille, se bornaient à 4,000,000 kil., dont 2,400,000 livrés à la raffinerie. Dans l'espace de quelques années l'importance de cette industrie avait quadruplé. En 1828 et 1829 la raffinerie de Marseille employait les quantités suivantes de sucre :

Sucres employés dans les raffineries de Marseille.

		En 1828.	En 1829.
Martinique et Guadeloupe,	barriques.	18,562	21,927
— —	tierçons..	1,109	1,394
— —	quarts...	3,969	4,487
Ile Bourbon.............	balles....	7,500	25,000
Réduction en kil..........		9,331,300	10,748,300

De 1839 à 1841, sur les quantités de sucre brut importées à Marseille, il a été mis en consommation, savoir: en 1839, 23,785,336 kil. — en 1840, 19,360,635. — en 1841, 20,379,487.

Il a été, en outre, introduit, avec paiement des droits 428,679 k. sucre brut étranger autre que blanc, en 1839. — 4,239,067 en 1840. — 4,777,369 en 1841.

Ce qui fait pour la moyenne triennale de 1839 à 1841, en réunissant les sucres étrangers et coloniaux, un total annuel de kilog. 24,323,521. Si nous déduisons 2,323,521 kil. pour la vente en nature, ou pour les confiseurs, les fabricans de chocolat, etc., il reste pour la consommation de la raffinerie, 22 millions de kil., plus du double de ce qu'elle employait il y a douze ans.

Le rendement de 100 kil. sucre brut s'établit comme il suit :

70 kil. sucre raffiné. — 10 kil. bâtarde ou lump. — 8 kil. vergeoise. — 6 kil. mélasse. — 6 kil. déchet. — D'après ces chiffres, nous obtenons pour 220,000 q. m. sucre brut :

154,000 q. m.	sucre raffiné, à 156 fr....	24,024,000 fr.
22,000 q. m.	bâtarde ou lump, à 146 fr.	3,212,000 »
17,600 q. m.	vergeoise, à 72 fr........	1,267,200 »
13,200 q. m.	mélasse, à 27 fr.........	356,400 »
	Total.....	28,859,600 fr.

On a vu dans quelle proportion Marseille contribuait aux importations de sucre brut, la proportion de nos exportations en sucre raffiné est bien plus considérable.

	Sucre raffiné exporté de Marseille.	Du reste de la France.
En 1826......	834,279 k.	2,486,506 k.
1827......	2,101,532 »	2,487,966 »
1828......	2,455,965 »	2,785,825 »
1829......	3,052,568 »	2,650,523 »
1830......	5,027,076 »	3,812,380 »
1831 (1)...	5,383,199 »	4,585,212 »
1832......	9,799,720 »	7,079,797 »
1833......	6,209,402 »	4,536,453 »
1834 (2)...	2,561,238 »	184,912 »
1835......	3,442,910 »	756,972 »
1836......	6,486,108 »	937,468 »
1837......	3,981,132 »	149,964 »
1838......	4,613,216 »	974,460 »
1839......	6,273,177 »	637,384 »
1840......	3,505,474 »	163,769 »
1841......	7,464,616 »	—

On voit combien le travail de nos raffineries est important. Elles soutiennent, à peu près seules sur les marchés étrangers, la concurrence des manufactures belges, hollandaises et anglaises. Presque seules, elles ont pu résister aux lois qui, en établissant un rendement exagéré pour le remboursement des droits, ont fait succéder à un régime de faveur et de protection, un régime de sévérité empreint de réaction et d'injustice.

Et pourtant cette branche d'industrie est bien digne d'encoura-

(1) En 1831, l'exportation de Bordeaux ne s'est élevée qu'à environ 525,000 kil. pour l'Espagne, le nord de l'Europe et la Suisse.

(2) La diminution de l'exportation de 1834 est l'effet de la loi du 26 avril 1833, qui abolit la prime et la remplaça par un simple drabwback.

ment. Elle répand les plus grands bienfaits à Marseille et dans les environs. Indépendamment des nombreux ouvriers, la plupart pères de famille, qu'elle occupe directement, combien n'en occcupe-t-elle pas indirectement?

Elle alimente à Aubagne et à Fos de nombreuses fabriques de poterie. Six fabriques de noir animal se sont élevées et prospèrent sous ses auspices. Elle emploie les produits de plusieurs papéteries; elle offre un débouché aux charbons des mines de Gardanne, Fuveau, Peynier et de celles des départemens du Gardet et du Rhône. A tout cela qu'on joigne les bénéfices des mécaniciens, chaudronniers, serruriers, rouliers, portefaix, emballeurs, et l'on aura une idée des heureux résultats de cette fabrication à Marseille. Et qu'on se persuade bien que chaque branche d'industrie introduite dans notre ville y produira les mêmes effets. Qu'on juge de l'immense prospérité dont elle jouirait si on y établissait quelques-unes de ces manufactures qui ont fait la richesse et la gloire de la Grande-Bretagne!

Les principaux débouchés de nos raffineries sont le midi de la France ; la Suisse, l'Italie, l'Espagne et le Levant.

Voici le détail de nos exportations à l'étranger :

Sucres exportés avec jouissance de prime.

		1833.	1834.	1839.	1840.	1841.
Russie	q. m.	954	284	678	—	123
Suède	»	21	—	—	—	38
Danemarck	»	25	7	—	—	—
Prusse	»	66	—	—	—	—
Angleterre et possessions.	»	207	277	563	39	379
Espagne	»	15	27	213	42	11
Autriche	»	9,604	—	1,956	211	3,186
Sardaigne	»	10,647	1,634	12,383	7,490	12,516
Suisse et Savoie	»	11,472	1,580	14,289	7,465	12,932
Deux-Siciles	»	11,167	162	5,769	21	3,358
Toscane	»	11,319	222	3,589	937	726
Autres États d'Italie	»	—	—	1,505	25	950
Grèce	»	1,206	410	1,003	379	1,031
Turquie	«	8,000	10,454	10,256	5,209	15,247
Egypte	»	1,044	3,122	869	631	2,745
Alger	»	3,114	3,829	6,877	10,040	14,794
Etats Barbaresques	»	1,470	1,530	1,020	1,017	2,443
Indes Anglaises	»	—	1	18	—	10
Indes Hollandaises	.	1	4	—	1	—
Ile Maurice	»	10	10	75	29	5
Côte occidentale d'Afrique	»	—	—	—	18	11

		1833.	1834.	1839.	1840.	1841.
Etat-Unis	»	541	153	5	6	68
Haïti	»	61	47	4	1	34
Brésil	»	4	5	18	1	2
Chili	»	—	—	81	—	—
Rio-de-la-Plata	»	9	10	2	36	91
Guadeloupe	»	435	904	316	455	1,212
Martinique	»	506	745	583	354	871
Bourbon	»	12	43	44	71	239
Sénégal	»	158	113	412	352	504
Guyane Française	»	13	34	123	45	55
Iles Espagnoles d'Amériq.	»	—	1	12	31	15
Iles Danoises	»	—	—	54	145	49

Nous rencontrons sur les marchés étrangers une concurrence ruineuse, surtout lorsque les sucres bruts éprouvent quelque hausse.

Ces marchés sont inondés de sucres raffinés ou terrés introduits par les Anglais et les Américains. Voici ce que m'écrivait à ce sujet, en 1829, un des principaux fabricans de Marseille : « Ce n'est qu'en » nous soumettant à des sacrifices dont la prolongation nous écra- » serait, que nous parvenons à faire encore quelques affaires dans » le Levant. Les places d'Italie sont encombrées de produits raffi- » nés anglais, qu'on y donne au-dessous des prix auxquels nous » reviennent les nôtres..... Aussi plusieurs raffineries ont-elles » suspendu leurs travaux et laissé ainsi sans travail une foule d'ou- » vriers que le faim forcera bientôt d'aller porter leur industrie à » l'étranger et augmenter, par leurs lumières, les avantages que les » fabriques du Piémont, de Gênes et des états autrichiens ont déjà » sur nous, sous le rapport des matières brutes de meilleure qua- » lité et moins chères que les nôtres. »

L'état comparé des exportations de la France et de l'Angleterre prouve combien nos rivaux l'emportent sur nous : la quantité de sucres raffinés exportés de la Grande-Bretagne en 1827 s'éleva à 409,000 quintaux. La totalité des exportations de la France en cet article pendant la même année fut de 90,789 qx. de 50 kil. (1).

A Naples, où les expéditions de Marseille ont tant d'avantages sur celles de l'Angleterre, soit par brièveté de la traversée, soit par l'économie du fret et surtout de l'assurance qui présente une

(1) La valeur du sucre raffiné exporté du Royuume-Uni a été en 1840, de 11,232,548 fr. — En 1841, de 13,825,808. — Il s'agit de la valeur *déclarée*. La valeur *officielle* serait plus élevée d'environ 50 pour cent.

différence de 2 0/0 en notre faveur, à Naples, nous ne fournissons que le tiers d'une énorme consommation. Les deux autres tiers sont livrés par les Anglais.

Dans la première édition de ce livre, je recherchais la cause de cette infériorité. Elle était alors dans le prix trop élevé du sucre colonial protégé par la surtaxe qui repoussait les sucres étrangers. Il n'en est plus de même aujourd'hui ; la concurrence du sucre de betterave a produit sur le prix du sucre colonial un immense dépression. Je crois devoir néanmoins laisser subsister ce que je disais il y a dix ans : 1° pour prouver que si l'on avait alors écouté les partisans d'une sage liberté, si l'on avait subi la concurrence bien moins redoutable des sucres exotiques, on aurait prévenu l'exagération des prix qui seule à provoqué les développemens de la fabrication betteravière. 2° Pour rappeler, en cas de suppression du sucre indigène, que cette mesure a pour corollaire indispensable l'admission avec une faible surtaxe des sucres bruts étrangers. Sous ce point de vue les paroles qui suivent ont encore leur opportunité :

« D'où vient, disais-je en 1831, la supériorité de nos rivaux ? De ce qu'ils paient les sucres bruts meilleur marché que nous, de ce que nous repoussons les sucres bruts étrangers.

» Nos raffineries ne peuvent recevoir leur aliment que des trois colonies que nous possédons. Or, qu'une mauvaise récolte survienne dans ces îles, que la spéculation opère sur leurs produits, en élève le prix trop haut, voilà le raffineur dans l'impossiblité d'exporter, parce que la plus value assurée à nos sucres coloniaux cesse d'être remboursée entièrement par la prime (1). Dès lors plus de travail dans les ateliers de raffinerie de Marseille, car c'est à l'étranger que s'écoulent les neuf dixièmes des sucres raffinés dans notre ville.

» Notre marine marchande éprouve d'un tel ordre de chose, les préjudices les plus graves. En 1830, sur 89 navires chargés de vins partis de Cette pour le Brésil, 4 seulement étaient français. Pourquoi? Parce que nos armateurs obligés de prendre en échange de leurs cargaisons des sucres repoussés de France, ne pouvaient les vendre à l'étranger sans de grandes pertes (2).

(1) Enquête sur les sucres, page 101.

(2) Nous perdrions sur la vente de ces sucres au delà de ce que nous aurions gagné sur nos marchandises. *(Enquête,* page 84.*)*

Nous aurions ainsi pour les sucres que nous porterions sur les marchés étrangers, un désavantage de 10 à 12 pour cent. *(Ibid.*, page 119.*)*

» Autre inconvénient pour notre marine : l'obligation de s'approvisionner exclusivement dans les colonies, y appelle à la fois un grand nombre de navires. Il suit de cette affluence que le prix du fret s'avilit, et que les enfutaillemens et les chargemens se font avec précipitation : cette précipitation nuit à la qualité des sucres, car, ainsi que le fit remarquer dans le cours de l'enquête M. de Beilac, directeur des douanes à la Guadeloupe, les sucres livrés immédiatement après la fabrication, n'ont pas dès lors le temps de se purger (1).

» Et non seulement le prix du fret s'avilit, mais bien souvent nos navires ne trouvent rien à charger. Les états de 1827 indiquent que 92,000 tonneaux se sont présentés pour charger à la Martinique et à la Guadeloupe, et que 84,000 tx. seulement sont revenus en France. Cependant les produits de ces deux colonies n'ont pu fournir au-delà de 50 à 60,000 tx., ce qui a laissé un déficit de 24,000 tx., revenus à vide ou à faux fret, tandis que ces 24,000 tx. auraient été utilement employés à l'île de Cuba et au Brésil, si nos navires avaient pu y prendre des sucres (2).

» L'abondance de nos expéditions pour les colonies y avilit le prix des marchandises françaises, qui peuvent rarement se vendre au prix qu'elles coûtent, et de plus renchérit les denrées coloniales. Les sucres, disait M. d'Argout, rapporteur de l'enquête, s'y paient à un taux qui ne permet pas le plus souvent de les réaliser en France avec un bénéfice quelconque.

» Tous ces dommages occasionnés par la combinaison actuelle des tarifs, furent évalués à 30 millions en 1821 par la commission du budget de la Chambre des Députés.

» Nos raffineries, obligées de consommer exclusivement du sucre des colonies, luttent avec peine avec celles de l'étranger, qui emploient de meilleures matières.

» En effet, les colons de la Martinique et de la Guadeloupe, affranchis de toute concurrence, assurés du débouché de leur sucre, apportent peu de soin à leur confection, sauf quelques rares exceptions.

» Aussi, malgré l'énorme prime accordée à l'exportation des sucres raffinés, et dont l'effet est de faire consommer à nos voisins, qui n'ont pas de colonies, notre sucre au prix de 40 cent. la liv.,

(1) Enquête, page 158.

(2) Enquête. Dép. du délégué de la Chambre de commerce de Nantes, page 59.

tandis que nous, qui le récoltons, le payons 90 cent.; malgré cette faveur, Marseille est menacée de perdre cette riche branche de commerce et d'industrie toutes les fois que les prix tendent à hausser.

» Profitant de toutes ces fautes, les étrangers élèvent des raffineries.

» Trieste s'est livrée avec succès à ce genre de fabrication et dispute à nos produits les marchés du Levant.

» Le gouvernement sarde a statué, par un décret du 19 février 1830, qu'à l'avenir les sucres bruts destinés aux raffineries du pays, au lieu de payer 25 livres, ne paieraient plus que 15 livres. D'un autre côté, le droit de 50 livres établi sur les sucres étrangers pilés a été porté à 80 livres comme pour les sucres en pain. Ce droit est prohibitif.

» Ce n'est point seulement aux dépens de l'exportation, c'est bien plus encore aux dépens de la consommation intérieure que sont établis ces droits destructeurs de notre industrie.

» Comparons :

Pendant l'année 1827, il a été raffiné pour la consommation intérieure :

En Angleterre........ 3,158,000 qx. sucre brut.
En France............ 1,234,000 »

» C'est pour l'Angleterre un peu plus de 18 livres, et pour la France un peu moins de 4 livres par individu, en évaluant la population de la Grande-Bretagne à 17 millions, et celle de la France seulement à 31 millions.

» Quel intervalle entre nos rivaux et nous! Il faut s'efforcer de le franchir. Pour cela quels moyens?

» Il n'en est qu'un, c'est l'admission des sucres bruts étrangers, importés sous pavillon français, moyennant un droit encore assez élevé pour ne pas laisser sans protection les intérêts de nos colonies.

» L'admission des sucres étrangers procurerait de grands avantages à toutes les branches de commerce. Elle favoriserait les progrès de notre marine marchande, provoquerait le mouvement de plus grands capitaux, accroîtrait l'exportation et enrichirait le fisc.

» Alors nos raffineurs, employant les mêmes matières premières que les Anglais, favorisés par la position géographique de notre ville, pourraient fournir, sur tous les marchés de la Méditerranée, leurs produits à plus bas prix que leur concurrens étrangers. »

La cause de l'infériorité de nos ventes de sucres raffinés à l'étranger était alors dans le haut prix des produits coloniaux.

Aujourd'hui elle est dans l'évaluation du rendement des sucres bruts en sucre raffiné. L'ordonnance du 8 juillet 1834, qui exigeait l'exportation de 75 kil. sucre raffiné pour le remboursement du droit perçu sur 100 kil. sucre brut, était une mesure injuste et aveugle, parce que les raffineurs ne peuvent pas obtenir ce rendement. Elle eût entièrement livré à nos rivaux les marchés étrangers qui sont à nos portes, si la baisse excessive des sucres bruts à l'intérieur, par suite de la concurrence entre les produits coloniaux et métropolitains, n'avait encore permis quelques exportations. En Angleterre, en Hollande le rendement exigé pour le drawbach était, et est encore aujourd'hui moins élevé qu'en France. On a vu dans le second volume, les raffinés étrangers de Belgique et de Hollande venir lutter contre ceux de Marseille jusques dans notre entrepôt (1). La loi de 1840 qui n'exige plus qu'un rendement de 72 p. %, a un peu ranimé nos exportations en 1841, mais elle ne fait point encore les conditions égales entre les raffineurs de France et ceux de l'étranger. Le rendement devrait être abaissé à 67 p. % (2). Si l'on veut favoriser les développemens de cette belle industrie, principal aliment de notre commerce lointain, il faut lui permettre de combattre à armes égales la concurrence étrangère. Nous payons le fret ou le transport du sucre brut plus cher que les Hollandais, n'ajoutons pas à cette aggravation celle qui résulte de la différence des primes.

Un moyen plus puissant encore de développer cette riche branche d'industrie, serait une large réduction des droits qui frappent le sucre, brut mesure indispensable si l'on conserve la fabrication du sucre indigène. Sans cette réduction, sans l'accroissement de consommation qui en serait la conséquence, on ne pourra mettre un terme à l'encombrement du marché et aux souffrances qui en résultent.

Si, par le bas prix du sucre, nous en élevions la consommation en France au niveau qu'elle a atteint en Angleterre, il y aurait place sur le marché national pour 240 millions de kilogrammes, dont 90 millions seraient fournis par nos colonies, 50 millions par

(1) Pages 42 et 520.

(2) Le drawback hollandais équivaut à un rendement de 67 et demi pour cent. Avant 1841 il était de 61 1/3.

(3) En 1841 il a été importé dans le Royaume-Uni 236,711,500 kil. sucre.

la fabrication indigène ; il resterait à demander à l'étranger 100 millions qui nous permettraient de conclure les traités de commerce les plus avantageux et de donner à notre marine et à nos manufactures d'immenses développemens.

§ IV. — CONFISEURS ET FABRICANS DE SIROPS.

Etat de cette branche d'industrie en 1830. — En 1842. — Exportations. — Le droit perçu sur les sucres employés par les confiseurs devrait être remboursé à la sortie de leurs produits.

En 1830, Marseille comptait 36 ateliers de sirops, bonbons et confitures, Aix 5, Arles 2, Tarascon 1, plusieurs autres communes du département 10. Total 54. Ils occupaient 118 ouvriers, et fabriquaient :

2,400 q. m. sirop, bonbons et confitures, à 300 fr.		720,000 fr.
A déduire de ce produit.		
1,600 q. m. sucre, à 220 fr.	352,000 fr.	
800 q. m. amandes, pistaches et fruits charnus, à 100 fr.	80,000 »	
Salaires d'ouvriers.	106,200 »	638,200 »
Loyer ou intérêts des capitaux, entretien des ustensiles, combustible, etc.	100,000 »	
Produit net aux exploitans. . . .		81,800 fr.

En 1842 le nombre des confiseurs à Marseille est de 39. Ils occupent 200 ouvriers des deux sexes. L'importance de leur fabrication a doublé.

Exportation à l'étranger.

1826.	49,462	kil. sirops,	bonbons	et	confitures.
1827.	52,388	»	»	»	»
1828.	40,747	»	»	»	»
1829.	42,398	»	»	»	»
1830.	73,024	»	»	»	»
1839.	161,617	»	»	»	»
1840.	146,598	»	»	»	»
1841.	126,795	»	»	»	»

L'état suivant fait connaître les pays pour lesquels ont eu lieu les expéditions en 1839 et 1841, et distingue sous le titre de *commerce spécial* ce qui appartient à la production locale.

Sirops, Bonbons et Confitures exportées de Marseille.

	COMMERCE GÉNÉRAL.		COMMERCE SPÉCIAL.	
	1839.	1841.	1839.	1841.
	kil.	kil.	kil.	kil.
Suède et Russie........	60	478	60	478
Norwège et Danemarck .	30	220	30	220
Prusse et Portugal.....	20	150	20	150
Villes Anséatiques......	8,820	1,812	27	28
Hollande..............	39,631	16,395	103	215
Belgique.............	45	1,271	12	20
Angleterre............	1,718	1,958	1,090	1,883
Espagne..............	194	918	59	800
Autriche.............	112	—	112	—
Sardaigne............	2,419	659	203	586
Deux-Siciles..........	155	94	155	63
Toscane..............	420	235	295	205
Autres Etats d'Italie	479	35	36	35
Grèce................	1,635	1,522	1,635	1,522
Turquie..............	6,355	10,787	6,355	10,767
Egypte.............	3,942	8,007	3,942	7,988
Algérie..............	8,265	16,539	8,262	14,067
Etats Barbaresques.....	1,500	1,673	1,500	1,637
Posses. angl. d'Afrique (Maurice)	3,540	3,413	3,540	3,393
Côte occidentale d'Afriq.	3,870	3,467	3,870	3,467
Indes hollandaises......	70	—	70	—
Indes anglaises	—	1,769	—	1,757
Indes françaises	523	865	523	865
Etats-Unis............	24,622	13,071	1,695	2,158
Haïti................	630	807	630	807
Posses. angl. d'Amérique	2,267	240	2,267	240
Posses. espagn. d'Améri.	3,124	667	3,124	647
Posses. danoises d'Amér.	3,100	2,808	3,100	2,808
Brésil................	990	455	990	455
Nouvelle Grenade et Vénézueal.	50	3,740	50	3,740
Mexique..............	—	250	—	250
Rio-Plata et Uruguay. .	1,350	6,209	1,350	6,209
Guadeloupe...........	8,634	5,636	1,570	1,348
Martinique...........	5,688	5,187	5,688	5,187
Bourbon..............	10,678	9,122	10,678	8,772
Sénégal..............	10,784	4,556	10,784	4,556
Guiane française	5,897	1,780	5,897	1,780
Total..........	161,617	126,795	79,722	89,139

Pour favoriser le développement à l'extérieur de cette branche d'industrie, il serait nécessaire de lui restituer à la sortie le droit perçu sur les sucres qu'elle emploie.

§ V. — FABRIQUES DE CHOCOLAT.

Nombre des ateliers. — Leurs produits. — Exportations.

Les établissemens spéciaux consacrés à cette industrie ne produisent pas tout ce qui est consommé. Beaucoup de particuliers font fabriquer chez eux. Des limonadiers, des droguistes se livrent également à cette fabrication. On compte à Marseille 30 fabriques de chocolat, occupant 60 ouvriers et produisant 25,000 kil. de chocolat qui, évalués à 5 fr., font une somme de 125,000 fr.

Chocolat exporté de Marseille pour l'étranger et les colonies.

1826	653 kil.
1827	701 »
1828	1,228 »
1829	484 »
1830	2,797 »
1839	2,727 »
1840	4,131 »
1841	5,015 » (1)

CHAPITRE VIII.

SOIE.

Industrie de la soie en France. — A Marseille. — Filature. — Tissage. — Commerce des soies.

C'est là une riche industrie pour la France. On y récolte environ un million de kilogrammes de soie qui ne suffisent point encore aux besoins de nos fabriques et de notre commerce qui absorbent annuellement près de 2,800,000 kil. Le sol de la France, éminemment favorable à la culture du murier, ne tardera pas, sans doute, à produire cette quantité, et notre agriculture s'enrichira des sommes énormes que la France emploie à l'achat des soies à l'étranger.

On compte en France 84,954 métiers, produisant une valeur

(1) Dont 2,890 kil. pour l'Algérie.

en soieries de 250 millions de francs environ. Ces métiers occupent 170,000 ouvriers, et emploient 140 millions de francs de soie. La main-d'œuvre est de 70,923,965 francs ou 300 francs par ouvrier. La fabrique de Lyon seule, en temps ordinaire, occupe 40 ou 50 mille métiers, emploie 90,000 ouvriers et produit près de 100 millions de francs. La consommation intérieure en soieries françaises est de 75 millions et l'exportation de 140 millions, terme moyen.

Marseille prend peu de part à ces richesses. Quoique l'éducation des vers à soie y rencontre les conditions les plus favorables, elle y a été à peu près nulle jusqu'en 1836. A cette époque, M. J. Cohen fit dans sa propriété de Sainte-Marguerite une plantation de 6,000 mûriers nains, 500 mûriers à haute tige, et 8,000 pourrettes ou mûriers sauvages. Le produit de ces plantations procura en 1839, une récolte de 180 kilogrammes de cocons, plus des deux tiers de la production totale de la commune de Marseille, qui n'en eut cette année que 240 kilogrammes. Les cocons se vendaient alors 4 fr. le kilogramme.

Cet exemple encouragea quelques propriétaires : la culture du mûrier prit de l'extension sur notre territoire. En 1842, Marseille a produit 800 kilogrammes de cocons, dans lesquels ceux de M. Cohen sont compris pour 320 kilogrammes. Ils se sont tous vendus à 3 fr. 50 le kilogramme. Le produit de cette industrie en 1842 a donc été de 2,800 fr. (1)

Pour assurer les progrès de cette riche production à Marseille, il serait nécessaire d'y fonder des filatures de soie. Il n'y existe actuellement que celle de M. Consolat, qui, n'ayant que deux tours, ne peut filer que 110 à 120 kil. soie grège toutes les années.

M. Cohen, qui a fait construire deux grandes magnaneries où il pourra élever 30 onces de graines de vers à soie pour l'année 1843, a reconnu aussi la nécessité de créer un débouché assuré à ses produits par l'établissement d'une filature. Dans ce but, il en fait élever une attenant à ses magnaneries ; elle aura 12 bassines, et pourra filer 450 à 500 kilogrammes soie grège par an.

(1) Il a été recueilli à Aix ou dans ses environs, 11,965 kil. cocons. La récolte de tout le département est évaluée 250,000 kil. On obtient de 12 kilogrammes cocons, un kilogramme de soie filée, dont le prix moyen est de 46 francs 50 centimes.

Notre climat, à cause de sa sécheresse, est très favorable à cette industrie, et l'on pourra filer jusqu'à la fin d'octobre.

La certitude de trouver dans la localité l'emploi immédiat des cocons et de n'être plus obligé d'aller les vendre à Aix ou à Avignon, engagera beaucoup de propriétaires à élever des vers à soie chez eux, et notre pays aura ainsi conquis un nouvel élément de richesses.

Il serait bon que le gouvernement encourageât les efforts de M. Cohen, afin de multiplier le nombre de ses imitateurs.

Le tissage de la soie n'est guères plus avancé à Marseille que la filature. Il n'y existe qu'une fabrique de soierie appartenant à M. Consolat. Elle a 14 métiers pour les *florences*, ce qui permet d'en fabriquer par mois 14 pièces de 120 mètres, soit par an 10,160 mètres ; à 4 fr. le mètre, c'est une somme de 80,640 fr. Cette fabrique emploie ordinairement 20 ouvriers.

On a vu dans le livre premier qu'avant la Révolution Marseille possédait une manufacture de riches étoffes de soie brochées d'or et d'argent, à l'usage des Orientaux (1). Elle recevait une subvention de la commune. Les États de Provence accordaient aussi des primes d'encouragement à plusieurs fabriques de soierie établies à Aix.

Il y avait encore à Marseille une fabrique de velours.

Si sous le rapport industriel, la soie est un objet de peu d'importance pour Marseille, il n'en est pas de même sous le rapport commercial. On peut voir dans le résumé du livre troisième la progression de nos importations de ce riche article. Il est d'un haut intérêt pour nous de fixer à Marseille le marché des soies étrangères pour l'approvisionnement de toute l'Europe.

Nos négocians, aidés par le gouvernement y parviendront sans doute. Les relations de Marseille avec le Levant et l'Italie permettent de concentrer sur notre place d'immenses quantités de soies (2). Mais il es nécessaire qu'on puisse les faire venir sur les paquebots à vapeur de l'Etat.

(1) Un privilége du roi avait été accordé en 1750 à J.-F. Olive, pour cette manufacture.

(2) Autrefois les soies du Levant et d'Italie ne pouvaient entrer en France que par Marseille, sous peine de saisie et confiscation. On lit dans le procès-verbal du bureau de la Chambre de Commerce du 24 janvier 1670, qu'elle envoya un huissier à Lyon, à Pont de Beauvoisin et à Valence pour leur signifier l'interdiction de recevoir des soies étrangères par une autre voie que celle de Marseille.

CHAPITRE IX.

COTON.

Importations et exportations de cotons à Marseille en 1750.—En 1781.—En 1789. —Prix.— Droits.— Etat du marché et tarif sous l'Empire.— Importations en France et à Marseille, de 1826 à 1841.— En Angleterre.—Coton d'Egypte.— Mode d'opérer de Méhémet-Ali. — Demande des Alsaciens de recevoir par Trieste le coton jumel.— Industrie du coton en Angleterre. — En France. — A Marseille. — Filature. — Teinturerie.

Voici quelle était, au milieu du dernier siècle, l'importance des importations et des exportations annuelles, à Marseille, des cotons en laine et des cotons filés.

Il fut importé du Levant à Marseille, pendant le cours de l'année 1750, d'après le dépouillement des manifestes, 1,532,648 kil. coton en laine.

Il fut expédié de Marseille pour l'étranger, toujours suivant les manifestes remis à la sortie, 345,350 kil., divisés ainsi qu'il suit :

Pour l'Italie.............	152,484 kil.
» l'Espagne...........	11,552 »
» le Portugal..........	2,103 »
» la Hollande..........	32,530 »
» l'Angleterre.........	56 »
» le Nord.............	146,625 »
	345,350 kil.

Il en fut expédié en transit, pour Genève, 260,000 kil. ; restent 927,350 kil., qui furent employés en France.

La même année, les quantités suivantes de coton filé furent importées à Marseille :

Du Levant.................	805,478 kil.
D'Italie..................	514 »
	805,992 kil.

Exportations.

Pour l'Italie	105,802	kil.
l'Espagne	64,973	»
le Portugal	142	»
la Hollande	37,999	»
l'Angleterre	108	»
le Nord	320	»
Expédié en transit pour Genève	84,000	»
	273,344	kil.
Consommé dans le royaume	532,648	»
	805,992	kil.

En 1781, Marseille reçut 27,164 colis de coton brut, divisés ainsi qu'il suit :

Balles venant d'Espagne	48	20,997
» » d'Italie	41	
» » du Levant	20,248	
» » d'Amérique	660	
Ballots venant d'Espagne	86	5,812
» » du Levant	5,407	
» » d'Amérique	319	
Sacs venus de Portugal	30	355
» » d'Italie	84	
» » d'Amérique	241	
Total		27,164

Les arrivages en cotons filés blancs et teints, pendant la même année, s'élevèrent à 5,200 colis, savoir :

Balles venues d'Italie	928
Balles venues du Levant	3,902
Ballots venus d'Italie	1
Ballots venus du Levant	302
Caisses venues d'Italie	15
Sacs venus d'Italie	52
	5,200

Les poids sont inconnus.

En 1789, les arrivages du Levant en coton brut s'élevèrent à

3,204,450 kil., et à 841,900 kil. pour les cotons filés. Les importations des autres contrées ne sont point indiquées.

Le commerce du coton avait pris à Marseille un rapide accroissement depuis la fin du 17me siècle. En effet, suivant un état dressé en 1688 et déposé aux archives de la mairie, il n'était entré pendant cette année que :

180,000 kil. coton en laine.
580,000 » coton filé.

A cette époque, le prix du coton en laine était fixé à 72 fr. les 100 kil.

A mesure que les besoins de cet article se développèrent, les prix subirent une augmentation remarquable. Les voici tels qu'ils furent fixés en 1750 pour le droit de 20 pour 0/0, établi sur les cotons importés par navires étrangers :

Coton en laine	de Smyrne,	les 100 kil.	212	fr.	50 c.
» »	de Salonique...	»	175	»	
» »	de Seïde et Acre	»	187	»	50 »
» »	d'Adenos	»	225	»	
» »	de Chypre.....	»	175	»	
» »	de Rilfi.......	»	225	»	
» »	d'Amanouzi ...	»	200	»	

En 1789, ceux de nos colonies se vendaient 300 à 350 fr. les 100 kil. ; ceux de Cayenne, qui étaient les plus estimés, 400 fr.

Vers 1788, Marseille était devenue un marché très important pour les cotons. Elle en faisait des envois considérables à la Suisse, à l'Allemagne, à l'Angleterre, à la Hollande et aux autres contrées du nord.

Elle expédiait aux ports français de l'Océan des cotons que l'on chargeait sur les navires faisant le cabotage et surtout sur ceux qui après avoir importé des morues du banc de Terre-Neuve retournaient à leur port d'armement.

On en portait beaucoup en Languedoc où on l'employait dans les fabriques de mouchoirs communs, de bazins, de toiles nommées cotonnades, de molletons et de couvertures.

Les envois pour cette province se composaient principalement de cotons de Smyrne appelés *cassabar*, et en moindre quantité de ceux de Salonique, Chypre et Acre.

On en expédiait à Lyon de très fortes parties, surtout en *kirkagach, souboujeac*, ainsi que de ceux de Chypre qui étaient les plus

beaux. Ils servaient à la fabrication des toiles et mousselines communes. Ce qui n'était pas appliqué à cet emploi était filé dans la montagne aux environs de Lyon.

La Normandie et notamment Rouen faisaient constamment des demandes très considérables dans les belles qualités de Smyrne, dites *kirkagach* et *souboujeac*. Il en était de même de l'Angleterre et des autres places du nord.

Ceux de Salonique étaient plus spécialement consommés dans les fabriques suisses.

L'Espagne importait fréquemment à Marseille des cotons de Caraque, Carthagène, Giron, Motril.

Ces cotons d'Espagne, d'une grande finesse, d'un *beau brin*, étaient néanmoins très courts à l'exception de ceux de Carthagène qui avaient le défaut opposé. Ils étaient tous difficiles à filer. Ils servaient, comme ceux de nos colonies, à fabriquer des mousselines fines, de beaux bazins, des cotonnes fines et des étoffes mêlées de soie que l'on travaillait à Nîmes, à Avignon et à Lyon.

L'importation des cotons en laine était frappée par le tarif de 1664 d'un droit de 7 fr. 50 c. les 100 kil.

En 1691, ce droit fut réduit de moitié.

En 1749, le gouvernement, appréciant combien de richesses pouvait répandre dans le royaume cette matière première, la déclara franche de tout droit d'entrée et de toutes taxes locales, lorsqu'elle serait importée par navires français.

En 1764, on commença à recevoir à Marseille des cotons de nos colonies d'Amérique.

La loi du 8 floréal an XI établit sur les cotons en laine du Levant et des colonies un droit d'entrée de 2 fr. par 100 kil., et de 3 fr. pour celui des colonies étrangères.

Mais sous l'Empire, cette matière première fut frappée de droits énormes, savoir : pour ceux d'Amérique, 6 à 8 fr. le kil. — Pour ceux du Levant, 2 à 6 fr., selon qu'ils entraient par terre ou par mer. — Pour ceux de Naples, 2.40.

Ces droits auraient étouffé le commerce des cotons si déjà la guerre ne l'avait anéanti.

En 1813, notre approvisionnement se bornait à 950 balles du Levant.

Voici quels en étaient les prix :

Smyrne Kirkagach.....	1,000 fr. les 100 kil. acquitté.	
» Cassabar......	927 » » »	
» Kinick........	927 » » »	
Chypre..............	962 » » »	

Ces hauts prix étaient le résultat de l'extrême rareté, car aux époques antérieures de l'Empire, lorsque les cotons étaient un peu plus abondans, on les vendait meilleur marché. De 1804 à 1806 ils valaient 400 à 500 fr. les 100 kil. En 1807, malgré les droits établis par le décret de 1806, ils tombèrent à 300 fr. A cette époque on cotait à Marseille les prix des cotons filés comme il suit :

4 fr. 90	à	5 fr. 50 le kil.	les grossiers.
5 » 75	à	8 » 75 »	les moyens.
12 » 25	à	17 » 15 »	les fins.
19 » 60	à	24 » 50 »	les surfins.

La restauration s'empressa d'effacer de nos tarifs les droits établis sur le coton, droits que le baron Louis, dans son rapport du 23 avril 1814, au lieutenant-général du royaume, qualifiait de *monstrueux*.

» Le coton, comme matière première, disait-il, ne devait ja-
» mais devenir l'objet d'un revenu pour le fisc. L'oubli de tous les
» principes conservateurs de l'industrie nationale a pu seul les
» faire imposer à des droits aussi excessifs. C'est revenir aux prin-
» cipes que de les affranchir entièrement.

En conséquence l'ordonnance du 23 avril les soumit à un simple droit de balance.

Marseille espérait que la paix lui rendrait le privilége qu'elle avait avant la Révolution, d'approvisionner l'Europe en cotons du Levant; mais ceux-ci avaient été remplacés partout avec avantage par les cotons de la Louisiane et de la Georgie.

Le coton du Levant est généralement moins estimé que celui d'Amérique. Il est moins pur, moins soyeux, d'un brin plus grossier et plus âpre à la filature.

D'un autre côté, les cotons du Levant avaient à lutter contre le bas prix de ceux de l'Inde.

En 1818, le *Journal de Marseille* disait : « Les cotons du Levant
» luttent avec trop de désavantage avec les cotons du Bengale, qui
» ne les valent pas au fond, mais qui leur sont pourtant préférés
» à cause de la disproportion des prix. Nos manufactures em-

» ploient convenablement ces qualités en les amalgamant avec
» les cotons d'Amérique. » (1)

Heureusement, l'introduction de la culture du coton d'Amérique en Egypte, en 1822, permit à Marseille de prendre une part active à l'approvisionnement des manufactures françaises.

De 1820 à 1823, époque qui a précédé les envois du coton jumel, la quantité moyenne importée en France a été en toutes sortes de 21,000,000 kil.

Voici les importations depuis 1826 en France et à Marseille. (2)

En France.

(Tonnes de 1,000 kil.)

Année	Tonnes	Année	Tonnes
1826	42,199	1834	42,894
1827	36,485	1835	48,312
1828	54,438	1836	59,878
1829	63,730	1837	55,310
1830	72,200	1838	63,332
1831	27,643	1839	51,339
1832	38,944	1840	85,255
1833	44,355	1841	73,691

A Marseille.

(Tonnes de 1,000 kilogrammes.)

Année	Tonnes	Année	Tonnes
1826	7,959	1834	6,378
1827	8,918	1835	9,763
1828	7,029	1836	13,146
1829	6,051	1837	7,519
1830	7,670	1838	9,098
1831	6,766	1839	6,954
1832	7,977	1840	8,500
1833	8,352	1841	10,979

Les cotons arrivés en France et à Marseille en 1833 et en 1840. provenaient des pays suivans :

(1) *Journal de Marseille* du 4 juillet 1818.

(2) En 1792 il a été importé en France :

7,467,018 kil. coton en laine du Levant.
2,101,067 » coton en laine de l'Amérique et des Antilles.
62,035 » coton en laine des Indes.

Il en fut exporté 1,194,497 kil. du Levant.

		Importés en France y compris Marseille.		Importés à Marseille seulement.	
		1833.	1840.	1833.	1840.
Hollande................	q. m.	86	927	—	—
Belgique	»	1,007	669	—	—
Angleterre...............	»	1,600	940	1,304	94
Portugal.................	»	2,330	496	346	496
Espagne..................	»	1,289	—	1,289	—
Allemagne................	»	14	517	—	—
Sardaigne	»	371	—	371	—
Deux-Siciles	»	31	—	31	—
Toscane..................	»	319	573	319	573
Turquie..................	»	18,250	14,575	18,250	14,575
Egypte	»	29,317	13,455	29,317	13,455
Algérie..................	»	119	3	—	3
Indes anglaises..........	»	726	13,622	—	1,784
Etats-Unis...............	»	363,829	790,009	30,485	53,369
Haïti....................	»	3,178	1,152	482	—
Cuba.....................	»	84	536	40	346
Saint-Thomas	»	259	21	—	—
Brésil...................	»	17,651	4,335	940	29
Colombie.................	»	450	623	58	48
Guadeloupe	»	341	478	—	—
Martinique...............	»	2	523	—	—
Bourbon..................	»	39	215	—	—
Cayenne..................	»	2,186	1,693	272	212

Les importations du coton des Etats-Unis dans notre ville sont susceptibles d'un grand développement. Marseille, à cause de sa position, pourrait disputer avec avantage au Havre l'approvisionnement de plusieurs grands marchés de l'intérieur. Nous appelons sur cet objet important l'attention de nos négocians et des spéculateurs américains.

La quantité de cotons exportés de France en 1833, a été de 4,642 tonnes. La Suisse en a reçu 2,678. La Belgique 1,223.

En 1840, l'exportation a été de 8,654 tonnes, dont 9,985 pour la Suisse, 651 pour la Belgique.

En Angleterre l'importation du coton est beaucoup plus considérable qu'en France. Voici le relevé des quantités importées en 1831, 1840 et 1841:

Coton importé dans le Royaume-Uni.

		1831.	1840.	1841.
Des Etats-Unis	tonnes	109,666	219,535	161,380
Du Brésil	»	15,347	6,650	7,527
Turquie et Egypte	»	4,040	5,554	6,795
Autres pays étrangers	»	348		
Indes Orientales et Maurice	»	12,902	34,686	39,358
Indes Occidentales anglaises	»	1,200	192	142
Autres possessions anglaises	»	329		
Totaux	»	143,832	266,617	215,202

La quantité exportée d'Angleterre en 1831, a été de 11,154 tonnes. Tout le reste a été consommé. En 1840, l'exportation du Royaume-Uni a été de 17,400 tonnes. En 1841, de 16,950.

On sait que la vente des cotons jumels, en Egypte, a été jusqu'en 1842 un monopole dont s'était emparé Méhémet-Ali. Ce pacha s'est rendu seul propriétaire du sol. Prévoyant les ressources que devait lui procurer la culture du coton, il ordonna, dès 1822, que tous les paysans lui consacrassent leurs travaux.

Les négocians des principales places de la Méditerranée et quelques maisons anglaises virent dans cette nouvelle richesse de l'Égypte un objet de spéculation digne de leur attention. Des offres furent faites au pacha; mais ses prétentions étant trop exagérées, les transactions paraissaient impossibles, lorsque son premier ministre, Boghos-Joussouf, imagina l'expédient suivant :

Il proposa aux plus riches maisons européennes, établies à Alexandrie, de se charger de la vente des cotons en Europe pour le compte du pacha, auquel des avances seraient faites à mesure des livraisons et pour une partie de leur valeur.

Ces propositions parurent avantageuses. Elles donnèrent lieu à la formation de deux compagnies, l'une suisse, gérée à Alexandrie par le sieur Laubin, et l'autre livournaise, gérée par les sieurs Guébard et Compagnie.

Cet exemple fut suivi à Marseille par les maisons Etienne Gautier, Zizinia frères, Plasse et Homsy, Pastré frères, et Autran Bellier.

Il était d'usage d'avancer au pacha la moitié de la valeur des marchandises qu'il consignait. Il payait l'intérêt des sommes qu'il recevait au taux de 6 pour cent l'an, et accordait 3 pour cent pour commission de vente et ducroire.

Ces opérations procurèrent de riches bénéfices aux maisons qui les firent avec quelque extension.

Mais bientôt ce système cessa de convenir au pacha ; il ne voulut

plus courir les chances des ventes pour son compte sur les marchés européens, et profitant des offres et des avances des principales maisons établies à Alexandrie, il leur vendit le coton sur les lieux.

Le pacha exigeant des avances considérables, le nombre de ses acheteurs était très restreint. Pour obvier à ce défaut de concurrence, il changea encore de système en 1834. Il divisait sa récolte en de petits lots à la portée de tous les négocians, et les mettait successivement aux enchères. Il en résultait une élévation de prix qui augmenta considérablement ses bénifices.

Depuis peu, il a renoncé au monopole sur ce produit comme sur toutes les autres denrées du pays. Mais, comme il est à peu près seul propriétaire du sol, on ne sait ce qui adviendra du nouvel ordre de choses.

Le transport du coton d'Egypte, procure de grands avantages à notre marine. Il est donc essentiel, dans l'intérêt du commerce de Marseille, de combattre la prétention élevée plusieurs fois par les fabricans de l'Alsace de recevoir les cotons par la frontière de terre. Voici les faits qui ont amené cette prétention :

En 1827 le pacha d'Egypte, qui faisait alors vendre en Europe le coton pour son compte, en dirigea sur Marseille 78,590 balles.

Les manufacturiers voyant sur notre marché une aussi grande quantité de ce lainage, spéculèrent sur la nécessité où l'on était de vendre, et n'offrirent que des prix bien bas, qui présentèrent de la perte au pacha. Celui-ci songea alors à diviser ses envois. En 1828 il les partagea entre Marseille, Liverpool et Trieste.

A Marseille, par suite du refus des fabricans de consentir à l'augmentation des prix, les résultats furent moins avantageux que sur les autres places, et surtout qu'à Trieste.

Il s'en suivit que le pacha expédia en 1829 presque tous ses cotons à Trieste ; Marseille n'en reçut que 12,629 balles.

Cette quantité était insuffisante aux besoins des manufactures du royaume.

Aussi vers la fin de 1829 les manufacturiers de l'Alsace exposèrent au gouvernement qu'ils manquaient des cotons jumels nécessaires à leur industrie ; qu'il n'y en avait pas à Marseille ; que les négocians de Trieste offraient de leur en expédier par la Suisse : en conséquence ils demandaient que l'introduction du coton par cette frontière fût permise au même droit que l'importation par mer.

Le maire de Mulhausen vint lui-même appuyer auprès des ministres la demande de ses concitoyens.

La mesure sollicitée aurait été funeste au commerce de Marseille. J'étais alors à Paris ; dès que je fus instruit des démarches des fabricans de l'Alsace, je me rendis chez M. Beugnot, président du bureau de commerce, qui remplaçait alors le ministre du commerce et des manufactures, dont le département avait été supprimé ; je lui démontrai que si Trieste, favorisée par le bas prix du fret de la marine autrichienne, pouvait fournir des cotons à l'Alsace, Marseille n'en recevrait plus une seule balle ; que ce serait ruiner une foule de négocians qui avaient commencé de grandes opérations sur la foi de la législation existante, et que d'ailleurs de fortes quantités ne tarderaient pas d'arriver à Marseille.

M. Beugnot reconnut la force de ces raisons. Mais il insista sur la nécessité de ne pas laisser inoccupée, aux approches de l'hiver, une nombreuse population ouvrière faute de matières premières.

Je répondis que faute de coton jumel, les Alsaciens ne seraient pas forcés de suspendre leurs travaux, qu'ils pouvaient consommer, comme ils le faisaient avant 1823, des cotons du Brésil, de Fernambouc, de Bahia, de Maragnon, de Louisiane, qualités toutes similaires au jumel ; que si l'on ouvrait les frontières d'Alsace, il faudrait ouvrir aussi celles du Nord ; et qu'alors c'en était fait de notre marine marchande. Ces raisons triomphèrent. M. Beugnot, persuadé que des cotons jumels allaient arriver, fit traîner l'affaire en longueur. Marseille en reçut, en 1830, 34,446 balles ; tout rentra dans l'ordre accoutumé, et ce commerce continua à contribuer à la prospérité de notre port.

En 1833, les mêmes prétentions ont été élevées sans succès dans le sein du conseil-général du commerce et des manufactures.

Le coton n'est pas seulement un objet de commerce important, il alimente encore une des principales branches de l'industrie nationale, la fabrication des tissus.

L'usage des tissus de coton en Europe ne date que du XVIme siècle. Les Anglais, possesseurs de l'Inde, en exportèrent les premiers ces toiles légères qui remplacèrent avec avantage les brocards et les velours dont nos pères se surchargeaient. Le bas prix de ces tissus fut un bienfait pour les classes les plus nombreuses qui peuvent enfin se vêtir avec propreté.

Bientôt, grace aux perfectionnemens de l'industrie, les Anglais

purent fabriquer eux-mêmes les tissus de l'Inde, et les livrer à meilleur marché.

Il faut remarquer à ce sujet la puissance du génie commercial, et admirer les miracles de l'industrie.

La Chine et l'Indoustan, pays possesseurs de la matière première, fournissaient tous les tissus de coton consommés en Europe. Les Anglais osent entreprendre d'enlever à l'Asie cette riche industrie. Que d'obstacles! Dans l'Asie le cotonnier croît naturellement; en Angleterre, on n'aura ses produits qu'après avoir payé les bénéfices du planteur et les frais d'un transport de 1,700 lieues. En Asie l'ouvrier a acquis une habileté rare, il livre des tissus d'une perfection remarquable, il travaille pour quatre sous par jour; en Angleterre, le prix de la main-d'œuvre est d'une valeur excessive; il faut de plus y créer des ouvriers.

La concurrence paraissait impossible. N'importe! malgré tant de désavantages, l'Angleterre s'élance dans la lutte, elle en sort victorieuse. Des machines ingénieuses sont découvertes, et bientôt cette nation acquiert une telle supériorité, qu'elle exclut de tous les marchés les tissus indiens. Bien plus: ses produits manufacturés traversant de nouveau les mers, vont approvisionner les contrées mêmes qui lui ont vendu la matière première et qui la travaillent avec tant d'avantages.

Honneur au génie de l'homme! Quels prodiges il opère! Et qu'on ne croie pas que les inventeurs de ces procédés admirables qui ont répandu dans le sein de l'Angleterre cette source de richesses préférable à toutes les mines précieuses du monde, soient de ces hommes dont la vie entière consacrée à l'étude se passe à sonder les profondeurs de la science; non, ce sont des hommes du peuple qui ont découvert presque toutes ces machines ingénieuses dont le résultat sera la supériorité non seulement commerciale, mais encore politique de l'Angleterre; car l'une et l'autre se lient étroitement.

J'ai dit que les richesses, fruit de cette branche d'industrie, sont préférables à toutes les mines précieuses du monde; en voici la preuve: d'après les travaux statistiques renfermés dans l'ouvrage de M. Moreau de Jonnès, on trouve que les cotons manufacturés exportés annuellement par la Grande-Bretagne et la France forment ensemble la valeur d'un milliard, c'est-à-dire cinq fois autant

que rapportaient autrefois à l'Espagne l'or et l'argent des mines du Mexique et du Pérou.

Il est un trésor non moins précieux, fruit de cette industrie : ce sont les lumières et l'habitude du travail répandues dans toutes les classes de la société (1).

L'origine de cette fabrication à Marseille date de 1780 ; dans le nord de la France, la filature par les nouveaux procédés mécaniques n'est pas antérieure à l'année 1788. A cette époque, dit M. J.-B. Say, le gouvernement français trouva le moyen de se procurer quelques modèles de machines à filer le coton. Ils furent déposés au château de la Muette, à l'extrêmité de Passy. Quelques négocians réunis à des mécanciens et aidés par des capitalites, les imitèrent et formèrent des filatures en Normandie, à Orléans et dans les environs de Paris. Ces établissemens furent favorisés par la guerre qui rendit plus difficiles les relations du continent européen avec l'Angleterre et avec l'Indostan, et ils se multiplièrent au point que M. Chaptal, dans son ouvrage sur l'industrie française, porte le nombre des filatures de coton en France à 220, dont 60 très considérables, qui toutes ensemble font tourner 900,000 broches ou fuseaux.

Depuis la publication de l'ouvrage de M. Chaptal (1819) le nombre des filatures s'est considérablement accru. Il était de 600 en 1834, employant annuellement 36 millions de kil. coton brut, représentant une valeur officielle de 65 millions de francs, laquelle était transformée en 180 millions de francs de coton filé, et produisait annuellement, tant en fils qu'en tissus, pour une valeur de plus de 600 millions dont les deux tiers étaient absorbés par les salaires et les frais de transport.

Aujourd'hui cette production est évaluée 800 millions.

En 1840, il a été exporté de France, pour 108,500,000 fr. de tissus de coton (2).

Pendant la même année, la valeur *officielle* des exportations de tissus de coton du Royaume-Uni a été de 1,565,494,000 fr. ; la valeur *déclarée* a été seulement de 439,183,000 fr. (3)

(1) En Angleterre plus de 1,500,000 personnes vivent des industries qui ont le coton pour matière première. Leurs salaires annuels excèdent 440 millions.

(2) En 1792 il fut exporté de France pour une valeur de 6,373,425 fr. toiles de coton diverses. —4,076,085 fr. toiles peintes et indiennes. — 1,811,464 francs mousselines.

(3) Voir sur la valeur *officielle* et *déclarée* le tome II, pages 21 et 22.

Avant l'établissement des filatures de coton à Marseille, nous tirions les cotons filés du Levant. Leur prohibition força les Marseillais à les filer eux-mêmes.

En 1806, les cotons filés de Marseille figurèrent avec honneur à l'exposition des produits de l'industrie française.

Une note émanée du Ministère de l'intérieur, insérée dans le *Moniteur* du 30 septembre disait :

« M. *Morenas* offre des cotons filés. MM. *Meiffren et Castellan* » des fils de coton teints en bleu, M. *L. Vérany fils*, deux pa- » quets, l'un de fil de coton, l'autre de fil de chanvre teint en rouge » bon teint, et bien propre à soutenir la réputation que s'était ac- » quise feu M. Vérany son père, qui fut le premier à donner au » coton une aussi belle couleur rouge.

» M. *Paillasson*, envoie de sa fabrique d'Aix des cotons filés et » des fils de coton teint en bleu de diverses nuances. Ses métiers » à filer sont au nombre de 70. Il a 9 cardes qui livrent, soit à la » filature mécanique, soit à celle du petit rouet, 180 kil. de car- » dage par jour. Le reste de ses fils est mis en blanc dans le com- » merce (1).

» Il existe dans l'arrondissement d'Aix 6,000 petits rouets à filer » le coton, qui procurent des moyens d'existence à des femmes, » des enfans, des vieillards. »

Malgré l'avantage de la position, cette branche d'industrie fit à Marseille des progrès moins rapides que dans le reste de la France. L'essor qu'elle parut prendre après la restauration fut bientôt arrêté. Le nombre des manufactures, qui s'était élevé à 24, était en 1830 descendu à 10.

Une des principales causes de cette situation fut le peu de fortune des personnes qui les premières se livrèrent à la filature du coton. Marseille privée des capitaux qui fécondaient cette fabrication dans le reste de la France, ne put supporter la concurrence des autres villes ; et tandis que les filatures enrichissaient partout les pays qui les possédaient, celles de Marseille languissaient.

Nos filateurs n'employaient que des métiers imparfaits, et leurs concurrens étaient secondés par des machines perfectionnées.

Ce qui devait arriver eut lieu. Une partie des établissemens marseillais succomba ; ceux qui étaient dirigés par des hommes dont

(1) Cette fabrique qui appartient aujourd'hui à MM. Pastré frères, de Marseille, produit 2,000 kil. coton filé par semaine.

les connaissances étaient plus étendues et la fortune plus considérable, survécurent. La filature alors se trouva en de meilleures mains, on fit venir des machines perfectionnées de Paris et de Rouen.

Cependant en 1830 on se bornait encore à filer les bas numéros 6 à 20 *m/m*. Ce sont ceux dont le placement est le plus facile dans les départemens des Bouches-du-Rhône, du Var, du Gard et des Basses-Alpes.

Ce n'était pas tout d'avoir de bonnes machines, il fallait encore des moteurs pour leur emploi. On n'eut d'abord recours qu'au moyen le plus dispendieux et le plus lent, les bras de l'homme.

Vers 1820, on employa la force des chevaux. Cette innovation amena de l'économie dans la fabrication ; mais ce moteur n'est point aussi avantageux à Marseille qu'ailleurs, parce que les fourrages et les grains y sont à des prix trop élevés.

Persuadés de cette vérité, quelques fabricans ont voulu établir à Marseille, comme on l'a fait à Aix et à La Ciotat, des machines à vapeur. Mais ici des inconvéniens se présentent encore.

Il n'y a qu'un moteur vraiment convenable à nos filatures, c'est un canal. Ceux de MM. les fabricans que j'ai consultés, sont unanimes sur ce point.

Qu'il soit donc bientôt exécuté ce canal, qui doit répandre tant et de si grands bienfaits ! Industriels, vos produits, multipliés alors par l'heureuse et puissante influence de ce nouveau moteur, feront fleurir vos manufactures ; et vous aussi, vous offrirez de nombreux exemples de ces fortunes colossales que les départemens du nord voient s'élever rapidement, et nos pays cesseront enfin d'être tributaires du reste de la France.

Il n'en est point ainsi aujourd'hui : les cotons filés sont fournis à Marseille, les communs par la montagne de Lyon, et les fins par Rouen, à meilleur marché que par les fabriques de notre ville. Aussi nos filatures, loin de participer au mouvement général de l'industrie, rétrogradent. Nul espoir de succès, surtout depuis que les fabriques de l'intérieur, encombrées de produits, les déchargent sur Marseille à des prix si modiques que nos filatures ne sauraient en soutenir la concurrence.

Les 10 filatures en activité à Marseille en 1830, occupaient 200 personnes, dont 50 hommes, et le reste femmes et petites filles de douze ans et au-dessus.

Elles produisaient environ 150,000 kil. coton filé, qui à 3 fr. 50 donnaient 525,000 fr. ; les cotons qu'elles employaient le plus

généralement étaient ceux du Levant et les jumels. Mais depuis que ceux d'Amérique ont diminué, ils sont préférés, car leur qualité est supérieure.

L'état d'imperfection où se trouve la fabrication des cotons filés à Marseille en restreint beaucoup les débouchés. Point d'expédition à l'étranger, si ce n'est à Nice et à Alger; nous n'approvisionnons que les départemens des Bouches-du-Rhône, du Var, des Basses-Alpes et une partie du Gard. Les deux fabriques établies dans le département du Var, à Seillans et à Dardenne près de Toulon, ont contribué à la diminution des ventes de nos filatures (1).

Il faudrait pour leur donner de l'importance, que des fabriques de tissus pussent s'établir à Marseille. Il est reconnu que les eaux de la Provence sont très convenables au blanchîment et à la teinture.

Des 10 filatures qui étaient en activité en 1830, il n'y en a plus que 5 qui fonctionnent, dont une seule (celle de MM. Achard) a de l'importance et file au-dessus de 10 *m/m* jusqu'à 24; celle de MM. Moulet frères, qui avait à peu près le même travail, vient de s'arrêter (octobre 1842). Les 4 autres ne filent que des numéros grossiers 4 et 6 *m/m*.

Le nombre des ouvriers est réduit à 100; la production à 50 mille kil. coton filé qui à 3 fr. le kil. donnent 150,000 fr.

Marseille possède 3 fabriques de toiles à voile faites avec des cotons filés de nos manufactures locales mêlés avec du chanvre. On en fait aussi entièrement en coton. Les unes et les autres sont d'une très longue durée. On en a fait environ 2,000 pièces qui à 170 fr. la pièce font 340,000 fr.

Teintureries.

Depuis l'année 1770 il existe au *Bachas* une usine où l'on teint le coton en bleu et rouge d'Andrinople, fondée par MM. Fistler frères, qui en importèrent les procédés du Levant. C'est une conquête de nos pères sur l'industrie orientale et qui remonte à la même époque que l'introduction de la culture de la garance dans nos contrées.

(1) Depuis que ceci a été écrit (1834), la consommation a fait de tels progrès que ce n'est point la vente qui manque à nos filatures, mais bien nos filatures à la vente. Elles vendraient beaucoup plus que ce qu'elles produisent. L'essentiel serait de produire à aussi bon marché que Rouen, d'où Marseille reçoit des masses de cotons filés. Nos fabricans en viendront sans doute à bout, surtout lorsque le canal de la Durance sera terminé.

Marseille renferme 12 établissemens de teinture, ayant ensemble 42 cuves et employant 25 ouvriers. On y teint environ 2,500 q. m. coton filé dont la teinture rapporte 150 à 200,000 fr., les frais non déduits.

CHAPITRE X.

LAINES.

Fabrication des bonnets en 1789. — En 1796. — En 1805. — Sous la Restauration. — En 1842. — Funestes effets des droits élevés. — On devrait affranchir de droits les qualités de laine que la France ne produit pas. — Prime de sortie. — Établissemens pour le lavage des laines. — Demande de la faculté de laver les laines en entrepôt. — Importations de laines à Marseille depuis 1826. — Préemption.

Le commerce des laines a de tout temps alimenté à Marseille plusieurs branches d'industrie très importantes telles que le lavage et le cernissage des laines (1) et la fabrication des bonnets façon de Tunis. Disons quelques mots de cette fabrication.

Dans le courant du dernier siècle, cette industrie fut enlevée à Tunis par Marseille, et grâce à l'intelligence de nos ouvriers, nous fumes bientôt en possession d'approvisionner le Levant de cet article.

Le gouvernement voulant encourager cette industrie accorda, en 1764 et en 1777, une prime de 10 s. par douzaine de bonnets exportés, et décerna en outre des récompenses honorifiques aux meilleurs fabricans.

En 1789, on comptait à Marseille 8 fabriques de bonnets. Il en sortait chaque année 100,000 douzaines qu'on expédiait dans les échelles du Levant.

L'Italie nous disputait aussi cette branche d'industrie. Salonique seule en recevait 30,000 douzaines de Gênes, 5,000 de Livourne, 3,000 de Venise. Marseille n'était pas la seule ville de France en possession de cette manufacture ; on en fabriquait aussi à Orléans et à Carcassonne. Orléans conserve encore cette industrie.

(1) Rome tirait de Marseille des matelas de laine (Martial liv. 14, épig. 160. — Pline l. 19 c. 1).

Les huit fabriques de Marseille occupaient environ 150 hommes et 3,000 femmes. En 1796, il n'en restait que deux. En 1805, il en existait six. Elles pouvaient produire annuellement 50,000 douzaines.

A l'exposition des produits de l'industrie française, en 1806, on distingua les bonnets façon de Tunis de MM. Rostand Vidal et Ce, et de MM. J. Vincent et Ce (1).

Dans les premières années de la restauration, cette industrie, encouragée par la loi du 25 novembre 1814, fit des progrès (2), le nombre des fabriques s'éleva jusqu'à 13 ; elles employaient de 8 à 10,000 ouvriers. La législation qui frappa d'un droit prohibitif les laines étrangères, a réduit ce nombre à deux. Elles occupent environ 1,000 ouvriers des deux sexes, réunis ou disséminés dans la campagne où se tricotent les bonnets. Elles consomment 20,000 kil. laine filée et produisent 20,000 douzaines de bonnets, qui, estimés à 12 fr. la douzaine, en 1830, formaient alors un total de 240,000 fr.

Depuis 1830 le nombre des fabriques et des ouvriers, les quantités de laines employées sont demeurés les mêmes, mais il y a progrès dans la qualité des produits. Les bonnets que nos fabricans livrent au commerce au lieu de se vendre 12 fr. la douzaine, comme en 1830, valent de 14 à 80 fr. la douzaine, et les 20 mille douzaines produites qui alors étaient évaluées à 240,000 fr. le sont aujourd'hui à 400,000 fr.

M. de Beaujour que son séjour en Levant et ses observations judicieuses ont rendu si juste appréciateur des moyens les plus convenables de développer notre commerce, appelle, dans un de ses ouvrages l'attention et les encouragemens du gouvernement sur cette branche d'industrie.

« Nous avons sous la main, dit-il, les matières premières les » plus estimées. Le Levant nous offre son vermillon, l'Espagne ses

(1) *Moniteur* du 30 septembre 1806.

(2) Voici les principaux articles de cette loi :

Art. Ier. La loi du 26 février 1792, qui prohibe l'exportation des laines, est rapportée.

Art. 2. Il sera perçu à l'exportation des laines mérinos et métisses un droit de 30 fr. par quintal métrique, et de 15 fr. pour la laine en suint.

Art. 5. Les laines mérinos pures et métisses ainsi que les laines communes lavées ou en suint, venant de l'étranger, seront admises à l'entrée dans le royaume sur le simple droit de balance.

» laines, et l'Amérique tous ses colorans. C'est à Marseille que les
» Italiens et les Barbaresques viennent acheter la plus grande
» partie des laines et du vermillon qu'ils emploient dans leurs fa-
» briques ; nous conserverons donc sur eux un avantage d'écono-
» mie dans le prix des matières. Nous pouvons encore nous pro-
» curer le bon marché de la main-d'œuvre , en faisant tricoter les
» bonnets dans les campagnes et dans les départemens où le bas
» prix des comestibles entraîne le bas prix du travail. Il ne fau-
» drait peut-être, pour ramener parmi nous ce genre d'industrie
» si utile aux campagnes , qu'accorder quelque légère prime aux
» fabricans qui voudraient monter de nouveaux métiers. »

Malheureusement la législation, loin de favoriser cette industrie, lui a été funeste. L'ordonnance du 13 mai 1822, convertie en loi le 17 mai 1826 , en prohibant indirectement les laines communes étrangères, a ruiné la fabrication des bonnets à Marseille , sans qu'il en soit résulté aucun avantage pour l'agriculture qui l'avait réclamée. La raison en est bien simple , c'est que la France ne produisant pas la qualité de laines que nous fournissait l'étranger, les laines indigènes n'ont pu les remplacer, et leurs prix, loin d'augmenter au gré du producteur, ont encore diminué.

L'étranger a profité de nos fautes. La Toscane et l'Allemagne se sont emparées de la matière première repoussée par nous ; ces pays livrent aujourd'hui des bonnets à 25 et 30 pour cent meilleur marché que Marseille. Ainsi a été perdu pour notre ville l'immense débouché qu'offrait la Turquie à cet objet.

De nombreux ouvriers ont été privés de travail. Il a fallu aussi fermer les fabriques de couvertures et de draperies communes qui consommaient ces qualités faute d'autres sortes indigènes similaires.

Le contre-coup de cette ruine s'est fait sentir aussi à l'agriculture. Les manufactures dont nous venons de parler employaient des laines indigènes pour les amalgames nécessaires à la compotion de leurs divers produits ; ce débouché leur a été fermé, et les producteurs ont été privés non-seulement des avantages présens, mais encore de ceux que promettaient les progrès toujours croissans de notre industrie, qui bientôt aurait triomphé de la concurrence étrangère. Aujourd'hui ce sont les étrangers qui sont débarrassés de notre concurrence. Ils n'en ont plus à redouter, ni pour l'achat de la matière première , ni pour la vente de leurs produits.

Le droit établi sur les laines sous la Restauration était exorbi-

tant. Ce droit était nominativement de 33 pour cent, mais la valeur qui servait de base à la perception étant une valeur idéale fixée arbitrairement à 100 fr. les 100 kil. pour les laines les plus communes, il en résultait une nouvelle déception pour le commerce. Ainsi les laines d'Egypte, de Tripoli, de Crimée et autres basses sortes dont la valeur à l'entrepôt était de 25 à 27 fr. les 100 kil., auraient dû payer d'après l'intention du législateur 9 fr. de droit et cependant par suite de la fixation arbitraire du tarif elles payaient 33 fr. C'était une taxe de 120 pour cent.

Cette injustice était d'autant plus criante que le droit de 33 fr. étant perçu sur une laine de 50 c. et au-dessous, comme sur celle de 1 fr., il en résultait une répulsion plus spéciale des produits grossiers qui nous étaient le plus nécessaires. Ce n'est pas tout: non seulement les produits communs payaient proportionnellement un droit plus élevé que les autres, mais encore ils étaient exclus du bénéfice de la prime accordée seulement aux tissus d'une valeur *minimum* de 6 fr. le kil.

Les funestes effets de ces taxes prohibitives ne furent que trop réels. Le ministre du commerce déclara lui-même à la tribune de la chambre des députés, que dans les deux années qui avaient suivi l'application du nouveau tarif, nos exportations de tissus de laines comparées avec les exportations des deux années qui l'avaient précédée, avaient subi une réduction d'un cinquième environ (1).

C'est ici le cas de rappeler encore les paroles du même ministre, adressées à ceux qui demandaient des droits prohibitifs contre les laines: « Je n'hésite pas à dire qu'une prohibition, même con-
» ditionnelle, ne saurait jamais être raisonnablement appliquée à
» un produit brut, qui joue un si grand rôle dans l'une de nos plus
» importantes fabrications. Ce ne serait pas là soulager notre
» agriculture; ce serait courir le risque de tuer nos fabriques, sans
» lesquelles cependant notre agriculture ne saurait vivre »

S'il en était ainsi, pourquoi établir des droits prohibitifs sur une matière si nécessaire à l'une de *nos plus importantes fabrications?* (2)

(1) *Moniteur* du 5 mai 1828. L'exportation de nos tissus de laine de toute espèce fut en 1820, de 25,796,000 fr., en 1821, de 24,669,098; en 1822, de 19,982,000; en 1823, de 19,013,000.

(2) Les laines étrangères ont toujours été nécessaires à notre industrie.

En 1792 il a été importé en France 3,932,382 kil. laines diverses, et 878,032 kil. fines et filées, il en a été exporté 299,301 kil. des premières et 127.979 kil. des secondes.

Ceux qui sollicitent la répulsion des laines étrangères prétendent que les propriétaires français ne pourraient soutenir la concurrence des producteurs étrangers, dont les terres sont beaucoup moins chères et les bergers beaucoup moins rétribués. On peut leur opposer l'exemple de l'Angleterre.

L'Angleterre est le pays où les terrains ont le plus de valeur, où les gens de la campagne ont les plus hauts salaires; les producteurs anglais paraissaient donc devoir être ruinés par la présence des laines exotiques sur leurs marchés. On les avait frappées de droits élevés.

M. Huskisson, plein de lumières et de patriotisme, supprima ces droits. Qu'advint-il? Les propriétaires de troupeaux continuèrent à prospérer, et l'industrie des fabricans de lainage prit dès cette époque un développement de plus en plus considérable.

En 1830, les exportations de laines manufacturées de la Grande-Bretagne surpassèrent une valeur de 150 millions; les nôtres ne dépassèrent guères 25 millions(1).

Quant à l'intérêt spécial de Marseille, il ne saurait être douteux : *Liberté du commerce*, voilà son vœu, son besoin; et ce vœu, ce besoin sont d'accord avec les véritables intérêts de l'industrie agricole, manufacturière et commerciale de tout le royaume.

Le gouvernement de Juillet a fait droit en partie aux plaintes élevées contre le droit établi sur les laines par la restauration. Ce droit a été diminué d'un tiers et la fixation du minimum de la valeur a été supprimée.

Ce droit suffit bien certainement à protéger l'agriculture nationale, mais il serait plus juste s'il ne frappait que les qualités étrangères analogues à celles que la France produit. A quoi bon frapper d'un droit élevé qui retombe sur l'industrie française des laines dont les producteurs nationaux n'ont à craindre aucune concurrence, puisqu'ils n'en produisent pas de semblables? (2)

Pourquoi ne pas affranchir de tout droit les laines grossières de l'Egypte, de la Barbarie, de la Sardaigne et de la Sicile, qui n'ont pas de similaires en France? Pourquoi ne pas admettre par le même

(1) En 1840, la valeur *déclarée* des tissus de laine exportés du Royaume-Uni, a été de 133,196,000 fr. La France en a exporté pour 61,100,000 fr. (*Com. spéc.*)

(2) M. Thiers disait en 1834, dans l'exposé des motifs du projet de loi sur les douanes : « Le droit sur les laines fut imaginé en 1822 non pour encourager une production déjà toute développée; mais pour assurer un prix de monopole à de grands producteurs. Vains efforts!... Les prix n'ont pas cessé de baisser... et de funestes effets ont été produits.

motif les laines du royaume de Naples et de la Romagne, nécessaires à la fabrication des bonnets orientaux ?

C'est la prohibition de ces laines qui a surtout contribué à la chûte de nos fabriques de bonneterie.

Elle nous a attiré aussi de dures représailles. Elle a fait frapper, dans le royaume de Naples, d'un droit excessif nos draperies, nos tanneries et presque tous les produits français, au grand avantage de nos rivaux.

Il serait donc juste et convenable d'alléger encore le droit qui pèse sur les laines de Naples et de la Romagne.

Alors seulement nous pourrions lutter avec les fabriques nouvelles que l'Italie et notamment Gênes et Livourne doivent à nos droits prohibitifs.

Une prime est accordée à la sortie des tissus de laine. Ce *drawback* a subi diverses variations ; fixé à 10 pour cent par la loi du 17 mai 1826, puis 13 1/2 pour cent par l'ordonnance du 19 mai 1831, il a été réduit à 9 pour cent par la loi du 2 juillet 1836.

Cette réduction, contraire aux intérêts de l'industrie et du commerce, est encore aggravée par les fréquentes difficultés que soulève la douane à propos de la fixation de la valeur. Quelque sincères que soient les déclarations, pour peu qu'un employé espère en faire élever le chiffre en recourant au jury d'experts établi à Paris par l'administration, les expéditions sont suspendues, et le négociant de bonne foi, confondu avec le fraudeur, est menacé d'amendeet de saisie. Nous ne reviendrons pas sur les discussions soulevéesà ce sujet : nous espérons qu'elles auront eu pour résultat de rendre les employés moins prompts à trancher des questions aussi incertaines que celles relatives à la valeur des marchandises, moins prompts à abuser du droit de suspendre les opérations du commerce, droit qui ne leur a été accordé que pour les cas où la fraude serait manifeste.

En 1830, Marseille possédait 10 établissemens pour le lavage des laines. Ils occupaient 290 ouvriers. Ils livraient annuellement au commerce et à la fabrication environ 10,000 q. m. laine lavée, qui, à 220 fr. les 100 kil., produisaient 2,200,000 fr.

Il y avait aussi à Marseille une filature et deux teintureries de laine, occupant ensemble 28 ouvriers et produisant nne valeur d'environ 300,000 fr.

Aujourd'hui nous n'avons plus d'établissement de ce genre.

Le nombre des lavoirs de laine est réduit à neuf, celui des ou-

vriers est de 350. La quantité de laine lavée par an est de 9 à 10,000 balles de 100 à 120 kil., soit 100,00 q. m. comme en 1830. Le prix étant aujourd'hui de 300 à 325 fr. le q. m., cela fait une valeur de 3 millions.

Pour favoriser cette industrie, il serait nécessaire d'autoriser le lavage des laines en *entrepôt*. L'Etranger nous demanderait alors, comme autrefois, des laines lavées que nous pourrions expédier en transit. Le transport des laines en *suint*, c'est-à-dire, chargées de matières étrangères, est trop dispendieux et d'ailleurs trop nuisible à la conservation des qualités, pour qu'on puisse en faire des envois au dehors. Il existe dans l'enceinte du lazaret de vastes emplacemens et d'abondantes eaux qui permettraient d'opérer ce lavage pour l'extérieur avec toute sécurité pour la douane. Ce serait une nouvelle branche de commerce, d'industrie et de transports.

Le montant des importations de laines à Marseille a été ainsi qu'il suit depuis 1826 :

1826........	1,947,600 fr.	1834........	7,486,239 fr.
1827........	2,816,145 »	1835........	9,639,163 »
1828.......	2,962,191 »	1836........	5,902,843 »
1829........	1,517,327 »	1837........	4,560,146 »
1830........	2,153,788 »	1838........	5,945,416 »
1831........	2,747,945 »	1839........	6,725,383 »
1832........	3,064,648 »	1840........	6,875,241 »
1833........	4,946,043 »	1841........	10,344,914 »

Dans les neuf premiers mois de 1842 il en a été importé pour 6,267,500 fr., pesant 40,453 quintaux métriques (1).

État des provenances des laines importées à Marseille de 1839 *à* 1841.

	1839.	1840.	1841.
Russie.........................F.	473,865	665,653	1,439,443
Hollande........................	91	9,683	—

(1) En 1840 il a été importé en France 37,704,755 francs laines en masse, pesant 137,697 quintaux métriques. L'importation du Royaume-Uni a été de 223,650 quintaux métriques, dont 98,920 d'Allemagne et 20,490 de Russie. La moitié environ de la quantité de laines étrangères importées dans le Royaume-Uni, en 1840, a acquitté un droit d'entrée de 1 denier par livre (22 cent. 9 par kil.) Un quart a payé seulement 1|2 denier; le reste a été admis franc de droit comme provenant des possessions britanniques.

	1839.	1840.	1841.
Angleterre.................. F.	4,098	76	202,301
Espagne..........................	36,453	38,556	63,651
Autriche..........................	67,224	37,583	127,740
Sardaigne..........................	242,665	453,664	685,002
Deux-Siciles......................	583,938	244,563	885,226
Toscane..........................	277,395	430,516	418,189
Autres Etats d'Italie..............	417,763	6,760	633,203
Grèce..........................	21,887	118,026	—
Turquie..........................	2,375,161	2,733,401	3,075,679
Egypte..........................	—	44,784	—
Algérie..........................	466,728	263,653	97,729
Etats-Barbaresques	1,732,227	1,838,256	2,460,182
Etats-Unis..........................	23,499	—	3,003
Brésil..........................	1,002	346	—
Rio-Plata et Uruguay............	1,173	364	254,546

Depuis quelque temps le commerce élève de vives plaintes contre la manière dont la douane use du droit de préemption qui lui est accordé par la loi. Il est à désirer que cette administration concilie les intérêts du trésor avec les égards et la protection que le commerce a l'habitude et le droit d'obtenir de tous les agens du gouvernement (1834).

CHAPITRE XI.

FABRIQUES DE BAS.

Leur nombre en 1789. — En 1805. — En 1842.

Ce genre d'industrie fut autrefois cultivé à Marseille avec succès. En 1789, on y comptait environ 50 fabriques, qui occupaient 250 métiers en soie ou en bourre.

En 1805, on ne voyait plus dans cette ville que 15 fabriques qui, toutes ensemble, faisaient aller 50 métiers en soie, 15 en bourre et 25 en gros coton, en tout 90 métiers. Elles occupaient environ 100 ouvriers et autant d'ouvrières.

En 1806, lors de l'exposition à Paris des produits de l'industrie

française, les produits des fabriques de bas de Marseille occupèrent un rang distingué. Ceux de M. Bresson et de M. Beaufer parurent fort beaux et d'un travail très soigné (1).

Aujourd'hui six établissemens exploitent cette industrie à Marseille. Ils confectionnent annuellement 7 à 8,000 paires de bas de coton ou de soie, de la valeur de 3 à 8 fr. la paire et 60,000 douzaines de bonnets.

CHAPITRE XII.

FABRIQUES DE CHAPEAUX.

Etat de cette industrie en 1789. — En l'an XII. — En 1830. — En 1842.

En 1789, cette fabrication occupait 800 ouvriers et 400 ouvrières. Le nombre des fabriques était d'environ 60. Elles confectionnaient annuellement 360,000 chapeaux, représentant une valeur de 2,900,000 fr.

Le principal débouché de ces fabriques était dans nos colonies, et surtout à Saint-Domingue, d'où on répandait ces produits dans les colonies espagnoles.

En l'an XII, la consommation bornée à la localité, n'alimentait plus à Marseille que 9 fabriques de chapeaux, occupant l'une dans l'autre chacune 6 à 8 ouvriers, ce qui en totalité en élevait le nombre à environ 60 ou 70, auxquels il faut ajouter une cinquante d'ouvrières.

En 1830, Marseille avoit 22 fabriques de chapeaux.

On lit ce qui suit dans la *Statistique des Bouches-du-Rhône* sur cette industrie :

« La Restauration semblait devoir rouvrir au commerce des sources de prospérité. Cependant ces espérances ne furent pas en entier réalisées. La Révolution avait lancé sur tous les points du globe, les hommes les plus industriels de la France.

(1) *Moniteur* du 30 septembre 1806.

» L'étranger se trouva en possession de nos procédés et nous ne trouvâmes partout qu'une concurrence difficile à vaincre.

» Ces difficultés ont tourné à l'avantage de notre fabrication. La chapellerie de Marseille a acquis un très haut degré de perfection et une préférence exclusive aux Colonies étrangères ; mais après avoir, par ses efforts vers la perfection, réussi a atténuer les effets de la concurrence, elle ne pourra manquer de succomber tôt ou tard sous les droits ruineux auquels elle est imposée dans les pays étrangers.

» En 1820, une trentaine de fabriques de chapeaux de toute classe existaient à Marseille et employaient 200 ouvriers fouleurs, qui confectionnaient annuellement 120,000 chapeaux, pour une valeur de 1,200,000 fr., dont un tiers pour l'exportation et deux tiers pour la consommation de la localité et de l'intérieur.

» Depuis cette époque les mêmes causes agissant toujours et se développant avec une progression toujours croissante, la fabrication a encore diminué. L'usage des casquettes et des chapeaux de paille qui s'étend de plus en plus, soit en France, soit dans les colonies, nuit aux feutres.

» Des fabrique sont établies partout. L'émancipation des états de l'Amérique du Sud s'est faite au profit des États-Unis, qui, dans huit jours, sont au courant des besoins de ces contrées, et peuvent les approvisionner dans le même espace de temps. Les fabricans doivent donc diminuer tous les jours leurs exportations, malgré la haute perfection de leurs produits, et ne voient d'espoir de relever cette fabrication que dans des traités qui porteraient les puissances étrangères à diminuer les droits imposés aux chapeaux français, ou dans une prime accordée à la sortie. »

Voici, d'après les états de douane, le nombre de chapeaux exportés de Marseille de 1826 à 1830 :

1826....	51,969	chapeaux fins	8,613	communs.
1827....	44,939	»	8,139	»
1828....	37,612	»	10,459	»
1829....	42,079	»	16,097	»
1830....	27,815	»	14,649	»

Depuis que les peluches de soie ont remplacé, en partie, les feutres dans la chapellerie et ont permis de diminuer le prix des chapeaux, cette fabrication a repris quelque activité à Marseille. On y compte trente fabriques de chapeaux occupant 600 ouvriers des deux sexes.

CHAPITRE XIII.

TANNERIE.

Tanneries de Marseille dans l'antiquité et au moyen-âge. — Droit protecteur en 1687. — Règlement de 1719. — Etat de cette industrie au XVIII[e] siècle. — Sous la Convention. — Sous l'Empire. — Sous la Restauration. — Décadence par l'effet des lois de douanes. — Statistique de cette indnstrie en 1830 et 1842. — Exportations des peaux préparées. — Importations des peaux brutes. — Cordonniers. — Exportations des peaux ouvrées. — Fabriques de tan et de sumac.

La tannerie est une des plus anciennes industries de notre ville. Le nom que les Provençaux donnent aux corroyeurs est évidemment grec (1). Les auteurs de l'antiquité parlent de la beauté des cuirs que l'on préparait à Marseille et dans les Gaules. Cette fabrication était encore, au moyen-âge, d'une haute importance. Les peaux préparées de Marseille s'exportaient pour toutes les côtes de la Méditerranée et surtout en Espagne et en Italie.

Au seizième siècle, une partie des consuls ou échevins devait être choisie parmi les tanneurs.

Voici un fait qui donne une idée de la richesse de leur industrie: Marseille et son territoire leur doivent d'être baignés par les eaux de l'Huveaune ; ils firent dériver à leurs frais cette rivière pour les besoins de leurs établissemens.

En 1687, pour protéger les tanneries de la Provence, un droit de vingt pour cent fut établi : « sur les cuirs tannés de toutes sor- » tes venant des pays étrangers, soit qu'ils appartinssent aux » Français ou étrangers. » (2)

Par lettres patentes du 6 mai 1719, un réglement fut publié pour prescrire aux tanneurs les soins à donner à leur fabrication, pour garantir au consommateur la bonne qualité des produits.

L'article 8 porte :

« Chaque maître tanneur sera tenu d'apposer sa marque à cha- » cun des cuirs qu'il aura habillé, et chaque cuir sera pareillement » marqué de la marque de la ville, à la diligence du maire et éche- » vins qui, pour cet effet, nommeront annuellement trois tanneurs » et corroyeurs, auxquels ladite marque sera remise après qu'ils » auront prêté serment de faire observer le présent règlement. »

(1) Ce nom est *coouqueiran*, dérivé de *choichos*, poudre, et *rainô*, je répands.
(2) Extrait des registres du conseil d'Ét t, 8 novembre 1687.

D'après l'art. 9, les tanneurs ne pouvaient exposer en vente, ni les cordonniers employer des cuirs non marqués. Les jurés des maîtres cordonniers avaient à cet effet le droit de faire des visites chez leurs confrères.

L'art. 10 statuait que les jurés des cordonniers marqueraient encore les cuirs d'une troisième empreinte, et que le fabricant, les trois tanneurs nommés par les échevins et les jurés des cordonniers demeureraient responsables de la bonne qualité des cuirs par eux marqués.

A cette époque on fabriquait tous les ans à Marseille plus de soixante mille cuirs provenant du Levant, de la Barbarie, de l'Amérique et de l'Irlande, sans compter ceux du royaume, ce qui formait plus de dix-huit à vingt mille quintaux de cuir, année commune (1).

En 1760, les impôts établis sur les cuirs frappèrent d'un coup funeste cette fabrication et tarirent une source de profits considérables pour Marseille. (2)

En 1789, il y avait à Marseille 20 tanneries. Elles occupaient 200 ouvriers. Vinrent nos troubles civils : tout fut paralysé.

La Convention nationale ayant prohibé les cuirs bruts d'Espagne, les Espagnols obligés d'en tirer parti, se mirent à les tanner eux-mêmes, et cette industrie passa en Espagne avec une partie des capitaux et des ouvriers français (3). Mais bientôt la main puissante de Napoléon, qui tenta d'élever la France au premier rang des nations, non seulement par la guerre, mais encore par l'industrie, fit surgir une foule de manufactures nouvelles. La tyrannie, le front ceint de soixante victoires, voulait consoler le pays de la perte de sa liberté par la gloire et la richesse.

Les tanneries de Marseille, appelées à partager l'approvisionnement d'un immense empire et d'innombrables armées, jouirent, de 1800 à 1816, d'une grande prospérité. Retrouvant leur ancienne activité, elles fabriquèrent encore chaque année plus de 60,000

(1) Extrait des registres du conseil d'État, 6 juin 1725.

(2) A cette époque l'industrie avait à se défendre contre de fréquentes atteintes du fisc. En 1750 un impôt d'un vingtième fut établi sur *l'industrie des négocians*. La Chambre de commerce, au moyen d'un abonnement, payait 16,000f. par an pour cet objet. En 1767, le conseil municipal délibéra de *lever un dixième sur l'industrie des négocians, marchands et artisans*. La Chambre de Commerce fit entendre à ce sujet d'énergiques protestations.

(3) Blanqui. *Histoire de l'Economie politique*, tome II, page 36.

cuirs de bœuf ou vache (1) ; elles profitèrent des recherches chimiques sur le tannin et améliorèrent leurs procédés.

Mais depuis 1822 la décadence de cette industrie a été progressive.

Les trois quarts des fabriques, pour la grosse et la petite peau, qui existaient en 1807, ont été transformées en autres établissemens industriels.

En 1830, on tannait à Marseille 30,000 cuirs. Aujourd'hui on en tanne seulement 25,000.

La décroissance a eu pour cause la diminution de nos ventes à l'extérieur (2). Résultat de nos lois prohibitives. Fatale erreur de croire qu'un droit établi sur les produits étrangers favorise notre industrie ou notre agriculture. Avant d'établir ce droit, pourquoi ne pas en calculer les conséquences, ne pas prévoir que toute prohibition en excite une nouvelle de la part de nos voisins, et qu'ayant davantage à exporter, la France en souffre davantage ?

C'est ce qui est arrivé : le Piémont a répondu à nos tarifs exagérés par des droits sur les cuirs français élevés jusqu'à cent francs le quintal. Voilà un débouché extérieur fermé. Restait le royaume des Deux-Siciles ; mais dans l'intérêt de ses fabriques naissantes, son gouvernement a porté de 12 à 28 pour cent les droits imposés à l'entrée des cuirs tannés ; et nos tanneries vont toujours dépérissant ; bientôt elles seront réduites à ne travailler que pour la consommation intérieure (1832).

Plusieurs fabricans tanneurs on été obligés de quitter Marseille, où leur commerce ne suffisait plus à leurs besoins, et ils ont été enrichir nos voisins d'une importante industrie.

Pourquoi le gouvernement ne se hâte-t-il pas de détruire les causes de cette détresse ? Il suffirait de supprimer les droits énormes établis sur les produits des pays où se consommaient les cuirs de nos fabriques. Le gouvernement des Deux-Siciles et celui du royaume de Sardaigne s'empresseraient, sans doute, d'accueillir nos propositions à cet égard ; car eux aussi souffrent de ces prohibitions mutuelles. Et une fois ces marchés rouverts, nos tanneries

(1) L'arrêté du 1er thermidor an XI, interdisait l'exportation des cuirs tannés non corroyés.

(2) Depuis quelques années cette décroissance s'est arrêtée grâce aux débouchés que nous a offerts le Levant par suite de l'adoption des chaussures européennes. Mais lorsque ceci fut écrit, nos exportations se bornaient à la Corse, à la Sardaigne et aux Deux-Siciles.

s'empresseraient d'y envoyer leurs produits, sûres de la préférence qu'une qualité supérieure leur procurerait sur les diverses fabriques fondées dans ces états. Espérons que le ministère saisira ce moyen de rendre à la France les profits de cette industrie. Et qu'on ne pense pas que la mesure que je sollicite bornât ses bienfaits à cette fabrication : les destinées de toutes les branches d'industrie sont étroitement unies. Le succès de l'une est presque toujours le succès des autres. Ainsi, qu'on abaisse les droits sur les huiles provenant des pays qui achètent nos cuirs, la tannerie n'en profitera pas seule, mais nos savons, nos vins et toutes les branches du commerce d'exportation en recueilliront d'immenses avantages.

L'élévation du droit sur les sumacs étrangers qui double la valeur de cette matière première, est surtout une des causes de la détresse de la tannerie. Ce produit est pourtant d'une nécessité indispensable. On ne peut donner aux peaux une belle couleur sans l'emploi des sumacs de Sicile et de Malaga.

La tannerie a plus d'un titre à la protection que je sollicite. C'est un lien entre Marseille et le Levant, la Sardaigne, l'Espagne et la Corse. Ces pays nous envoient annuellement 150 à 200 mille peaux de chèvres.

Si notre marché cessait de leur offrir ce débouché, les étrangers qui viennent y vendre des peaux l'abandonneraient, et demanderaient ailleurs les tissus et tous les produits qu'ils nous achètent avec le fruit de leurs importations.

Sur les 30,000 cuirs préparés à Marseille, en 1830, 6,000 étaient fournis par nos abattoirs; le reste provenait des importations du Sénégal et de l'Amérique du sud, particulièrement de Buenos-Ayres, Rio-Janéiro, Rio-Grande et Bahia. On cherche les moyens d'accroître nos relations avec ces riches contrées; qu'on favorise le développement de nos tanneries.

Les besoins de cette fabrication appellent spécialement l'attention du gouvernement. Ce n'est point ici seulement l'intérêt de Marseille que je défends, il s'agit d'une industrie qui occupe en France 400,000 ouvriers et qui encourage la propagation des bestiaux. Son existence est nécessaire au succès de nos grandes pêches, dont les principaux produits, l'huile de baleine et de morue, sont consommés dans nos ateliers de tanneries.

On évalue à 250 millions la valeur des ouvrages en cuir qui entrent annuellement dans la consommation française. En y ajoutant la

valeur des ganteries estimée 30 millions, et celle des ouvrages de mégisserie et de marroquinerie on aura un total de 310 millions équivalant, à peu près, à la somme des valeurs qui font l'objet du même commerce en Angleterre. La France s'est enrichie depuis peu d'une branche d'industrie dans laquelle aucun pays étranger ne lui dispute la primauté, c'est celle des cuirs vernis (1).

On doit diviser la tannerie en en trois parties distinctes :

1° La fabrication du gros cuir ;

2° La fabrication des petites peaux de chèvre et de mouton ;

3° La fabrication des petites peaux d'agneaux et de chevraux.

La première, malgré les pertes que lui ont fait éprouver les tarifs prétendus protecteurs, est parvenue à se maintenir à Marseille, à cause des débouchés nouveaux qu'elle a trouvés en Grèce et en Turquie.

La seconde, à laquelle se sont adonnés bon nombre de fabricans qui ont délaissé le travail de la grosse peau, s'est soutenue par les envois qu'elle a faits de ses produits à Paris où ils sont consommés ou achetés pour être expédiés en Belgique, aux États-Unis et dans le nord de l'Europe.

La troisième a son siége à Annonay, Milhau et Grenoble ; ses principaux débouchés sont : l'Angleterre et les États-Unis. Les matières premières sont généralement fournies par les importations de Marseille.

Le nombre des tanneries en activité à Marseille, en 1830, était de 37; elles occupaient 3 à 400 ouvriers.

Outre les 200,000 peaux de chèvre annuellement importées de l'étranger, on tannait à Marseille environ 250,000 peaux de mouton, dont la presque totalité provenait des abattoirs de Marseille et des environs.

(1) En 1792, la valeur des peaux apprêtées de toute sorte exportées de France fut de 4,489,363 fr.

En 1840, la valeur de ces exportations fut de 4,655,088 fr. (12,413 q. m.) pour les peaux tannées et corroyées;— 441,604 fr. (841 q. m.) pour les peaux mégissées ou chamoisées.— 2,887,902 fr. (3,956 q. m.) pour les peaux marroquinées ou vernies ; plus : 762,854 fr. de sellerie.

Pendant la même année la valeur *déclarée* des peaux ouvrées et selleries exportées du Royaume-Uni a été de 10,427,000 fr. La valeur *officielle* n'a été que de 7,553,000 fr.

Ces peaux étaient en partie *marroquinées* à Marseille (1).

Outre les 37 établissemens de Marseille, il en existait 16 autres dans le département.

Ils produisaient ensemble, en 1830 :

8,000 q. m. cuirs et peaux, à 275 fr., prix moyen.....................................	2,200,000 fr.

A déduire :

Coût de la matière première....	1,200,000	2,038,000 »
Sumac, tan, huile de poisson, etc.	400,000	
Salaires d'ouvriers............	318,000	
Loyers, entretien d'ustensiles, intérêts des capitaux, etc.....	120,000	
Bénéfice présumé.....		162,000 fr.

En 1842, le nombre des fabriques de Marseille qui tannent le gros cuir est de 14, celui des ouvriers est de 90.

3 0 établissemens, occupant 178 ouvriers, travaillent la petite peau. Ils livrent au commerce annuellement 720,000 peaux de chèvre et 300,000 peaux de mouton. Total : 1,020,000. Sur ce nombre, 900,000 environ sont envoyées, tannées seulement, à Lyon et à Paris, pour y être marroquinées et corroyées ; savoir : 200,000 à Lyon, 700,000 à Paris.

Les 25,000 cuirs fabriqués à Marseille pèsent environ 3,000 q. m. et ont une valeur de...	870,000 fr.
Les 720,000 peaux de chèvre reviennent fabriquées, à....................................	1,620,000 »
Les 300,000 peaux de mouton.............	550,000 »
Valeur des produits des tanneries de Marseille en 1842................................	2,040,000 fr.

Les débouchés de cette industrie à l'extérieur sont ainsi qu'il suit :

(2) Le *Moniteur* du 30 septembre 1806, en rendant compte de l'exposition des produits de l'industrie française, citait avec éloge les marroquins de couleurs différentes, de madame veuve Bastide et fils ; ceux en basane tannés au sumac, par MM. Mille cadet et Compagnie, J. R. Jullien et J. Girard, et les peaux d'agneau de M. Castelnau, gantier et mégissier.

Peaux préparées, tannées et corroyées, exportées de Marseille pour l'étranger et les colonies

1819........ Q. m.	13,040	1834....... Q. m.	6,903
1826..............	7,643	1835............	6,460
1827..............	7,246	1836............	6,046
1828..............	5,805	1837............	6,119
1829..............	4,438	1838............	9,078
1830..............	4,554	1839............	7,797
1831..............	4,770	1840............	7,022
1832..............	5,676	1841............	8,396 (1)
1833..............	5,464		

De 1819 à 1830 la décroissance a été sensible. Depuis 1831 un mouvement de progression s'est manifesté. Espérons qu'il ira toujours se soutenant.

Les exportations se répartissent entre les pays suivans :

Peaux tannées et corroyées exportées de Marseille.

	1833.	1834.	1839.	1840.	1841.
Russie.................. Q. m.	1	5	9	48	17
Villes anséatiques............	2	—	—	1	1
Hollande et Belgique..........	5	1	—	—	2
Angleterre et possessions......	159	235	205	166	252
Portugal....................	1	2	—	—	9
Espagne....................	12	53	70	20	42
Autriche....................	40	183	394	86	8
Sardaigne...................	1,263	1,531	1,070	1,320	1,193
Deux-Siciles................	1,827	1,900	754	1,066	881
Toscane....................	793	1,037	448	209	140
Autres États d'Italie..........	—	—	46	32	147
Grèce......................	361	554	1,536	947	1,028
Turquie....................	337	743	2,229	1,599	3,017
Egypte.....................	110	9	65	50	88
Algérie....................	297	494	606	1,162	1,346
Etats Barbaresques...........	21	29	28	19	33
Indes Hollandaises...........	1	2	—	—	—
Haïti......................	9	6	17	5	2
Iles Espagnoles d'Amériq......	83	12	89	27	1

(1) Dont 5,881 quintaux métriques ont été exportés avec prime. Le reste, expédié sans prime se compose, en majeure partie, de petites peaux. La même proportion se remarque dans les exportations des années précédentes. Le résumé du livre III présente des chiffres plus élevés parce qu'ils comprennent toutes les espèces de peaux préparées et ouvrées.

		1833.	1834.	1839.	1840.	1841.
Iles Danoises	q. m.	15	5	26	38	1
Brésil	»	21	30	32	23	7
Colombie	»	1	3	—	—	—
Rio-de-la-Plata	»	14	1	7	—	6
Guadeloupe	»	31	16	22	24	10
Martinique	»	30	33	134	139	81
Bourbon	»	21	14	7	11	59
Sénégal	»	2	—	1	3	1

Il a été exporté en outre 985 kil. peaux mégissées et chamoisées, en 1839. — 455 en 1840. — 750 en 1841, et des peaux marroquinées et vernies, dont voici le détail :

Peaux marroquinées et vernissées exportées de Marseille.

		1839.	1840.	1841.
Augleterre	q. m.	14	35	24
Espagne	»	4	11	10
Autriche	»	1	4	—
Sardaigne	»	10	12	9
Deux-Siciles	»	1	13	5
Toscane	»	48	212	97
Autres États d'Italie	»	8	9	1
Grèce	»	66	38	34
Turquie	»	96	132	105
Egypte	»	2	1	2
Algérie	»	5	21	26
Etats-Barbaresques	»	3	2	10
Maurice	»	—	4	1
Haïti	»	—	4	1
Etats-Unis	»	4	—	—
Possessions espagnoles d'Amériq.	»	—	4	1
Possessions Danoises	»	—	27	1
Brésil	»	2	2	4
Venezuela	»	—	6	4
Martinique	»	—	3	5
Bourbon	»	1	1	3
Totaux	»	265	541	343

Les états suivans de l'importation des peaux grandes et petites à Marseille, font connaître dans quelle proportion les pays étrangers contribuent à l'approvisionnement de nos tanneries.

Peaux grandes, fraîches, importées à Marseille.

		1839.	1840.	1841.
Hollande	q. m.	173	304	—
Villes Anséatiques	»	—	—	40
Espagne	»	91	—	—
Portugal	»	—	—	46
Sardaigne	»	8	676	59
Turquie	»	73	81	68
Algérie	»	2,853	3,904	6,404
Etats-Unis	»	—	74	418
Brésil	»	641	837	1,166
Nouvelle-Grenade	»	—	66	—
Rio-Plata	»	3,540	584	3,534
Uruguay	»	—	1,803	16,722
Martinique	»	22	93	124
Cayenne	»	—	—	4
Totaux	»	7,401	8,421	28,585

Peaux grandes, sèches, importées à Marseille.

		1839.	1840.	1841.
Russie	q. m.	—	223	367
Angleterre	»	86	74	1,164
Portugal	»	197	132	614
Espagne	»	4	1	1
Autriche	»	1	33	—
Sardaigne	»	173	410	397
Toscane	»	—	30	116
Turquie	»	21	44	716
Algérie	»	5,723	5,365	5,443
Etats-Barbaresques	»	368	574	1,260
Comptoirs d'Afrique	»	—	—	665
Indes Anglaises	»	732	769	19
Indes Hollandaises	»	227	—	2
Indes Françaises	»	470	262	70
Etats-Unis	»	86	5	—
Haïti	»	42	100	145
A reporter	»	8,130	8,022	10,979

	1839.	1840.	1841.
Report..........Q. m.	8,130	8,022	10,979
Iles Espagnoles d'Amérique.....	283	135	31
Brésil..........................	1,326	2,391	3,926
Venezuela	—	282	109
Nouvelle-Grenade.............	4	443	1,435
Pérou	45	—	—
Rio-Plata......................	2,884	1,415	1,739
Uruguay	—	2,266	2,292
Martinique....................	40	233	350
Bourbon.......................	174	—	—
Sénégal.......................	3,620	2,639	2,656
Totaux...............	16,506	17,786	23,517

En 1840 il a été importé en France 73,052 quintaux métriques peaux grandes *fraîches*, et 55,235 quintaux métriques peaux grandes *sèches*. Pendant la même année l'importation dans les ports du Royaume-Uni en peaux grandes non tannées a été de 176,433 quintaux métriques. — En 1841, de 267,319.

Valeur des peaux de mouton revêtues de leur laine, importées de l'étranger à Marseille.

	1831.	1840.	1841.
Russsie................... F.	1,176	3,465	24,689
Angleterre...................	82	—	—
Villes Anséatiques...........	—	—	1,770
Autriche.....................	210,549	121,445	119,379
Sardaigne....................	97,236	67,961	41,988
Toscane	4,516	2,420	7,188
Turquie......................	11,007	80,068	8,477
Algérie......................	110,771	91,315	70,816
Etats-Barbaresques.........	38,519	78,100	82,868
Rio-Plata....................	—	—	69,753
Totaux............	473,856	444,774	426,928

Peaux de chevreau importées à Marseille.

	1839.	1840.	1841.
Angleterre.............. Q. m.	10	—	17
Villes Anséatiques.............	—	64	—
Espagne......................	8	7	8
Autriche......................	14	47	1
Sardaigne.....................	232	289	230
Deux-Siciles..................	1,058	631	992
Toscane......................	416	553	787
Autres États d'Italie...........	66	59	166
Turquie......................	32	17	2
Algérie......................	3	6	—
États-Barbaresques............	1	725	—
Totaux.......	1,840	2,398	2,203

Peaux d'agneau de moins d'un kilog. importées à Marseille.

	1839.	1840.	1841.
Angleterre.............. Q. m.	46	47	36
Sardaigne.....................	155	118	231
Deux-Siciles..................	470	346	917
Toscane......................	121	79	535
Autres États d'Italie...........	61	80	437
Turquie......................	110	102	15
Algérie......................	6	8	1
Rio-Plata.....................	—	—	84
Totaux..........	969	780	2,256

Autres peaux petites importées à Marseille.

	1839.	1840.	1841.
Danemarck.............. Q. m.	—	75	—
Russie.......................	—	—	14
Villes Anséatiques.............	669	1,037	927
Hollande.....................	—	77	—
Angleterre....................	96	148	1
Portugal.....................	32	—	—
Espagne......................	107	2	102
A Reporter.....	904	1,339	1,044

		1839.	1840.	1841.
Report....	q. m.	904	1,339	1,044
Autriche................	»	179	639	242
Sardaigne...............	»	1,506	1,940	2,082
Deux-Siciles............	»	465	257	446
Toscane.................	»	230	674	818
Autres États d'Italie.......	»	—	5	557
Turquie	»	206	236	472
Algérie	»	470	269	198
États-Barbaresques.......	»	7,895	7,294	8,220
Indes Anglaises.........	»	—	46	1
Etats-Unis..............	»	—	—	30
Uruguay................	»	—	—	79
Totaux.....	q. m.	11,855	12,699	14,189

Une grande partie des peaux tannées à Marseille est employée par les cordonniers de cette ville qui sont au nombre de 234, et occupent 2,400 ouvriers des deux sexes. Leurs produits sont évalués 4,500,000 fr.

On exporte annuellement par le port de Marseille 1,000 à 1,200 quintaux métriques de peaux ouvrées, dont près des deux tiers en souliers.

Voici le détail des exportations de 1839 à 1841.

Peaux ouvrées exportées de Marseille.

		1839.	1840.	1841.
Russie..................	kil.	6	13	—
Angleterre..............	»	188	426	151
Espagne...	»	478	21	55
Autriche................	»	37	142	7
Sardaigne...............	»	2,507	1,293	1,009
Deux-Siciles	»	109	173	313
Toscane.................	»	716	330	425
Autres Etats d'Italie......	»	70	75	—
Grèce...................	»	1,932	829	1,900
Trrquie.................	»	13,602	7,352	8,729
Egypte..................	»	7,855	6,029	10,926
A Reporter..	»	27,500	16,683	23,515

		1839.	1840.	1841.
Report..........	kil.	27,500	16,683	23,515
Algérie.................	»	12,451	27,074	38,028
Etats-Barbaresques.......	»	1,976	2,656	2,362
Possessions Angl. d'Afrique	»	545	2,376	1,252
Autres comptoirs d'Afrique.	»	160	149	379
Indes Anglaises..........	»	100	—	—
Indes Hollandaises.......	»	—	109	—
Etats-Unis..............	»	116	447	238
Haïti...................	»	701	216	25
Possessions Espagn. d'Amér.	»	1,142	363	—
Possessions danoises d'Amér.	»	3,531	2,948	1,046
Brésil..................	»	4,704	6,683	7,930
Venezuela...............	»	—	150	210
Chili..................	»	—	170	10
Rio-Plata...............	»	1,026	—	1,005
Uruguay...............	»	—	1,673	5,609
Guadeloupe..............	»	20,936	9,922	8,535
Martinique..............	»	28,781	37,351	22,634
Bourbon................	»	3,828	4,055	7,490
Sénégal................	»	1,743	2,214	2,844
Guyanne Française.......	»	485	1,434	781
Totaux.....	kil.	109,625	116,673	123,893

Fabriques de tan et de sumac.

L'écorce de chêne, les feuilles ainsi que les pousses annuelles du sumac sont mises en poudre dans des usines mues, soit par des chevaux, soit par des chûtes d'eau.

A Marseille, six tanneries ont leur moulin à tan. Les autres font triturer leurs écorces dans le département du Var, où les moulins à eau travaillent avec beaucoup d'économie.

Il y a aussi à Marseille trois établissemens où l'on met en poudre les feuilles du sumac de Sicile.

Total : 9 usines ayant 12 tournans, occupant 9 ouvriers et pro-

duisant chaque jour 3,000 kilogrammes d'écorce et 3,000 kilogrammes sumac en poudre, soit par an :

9,000 quintaux métriques tan à 20 fr.........	180,000 fr.
9,000 quintaux métriques sumac à 40 fr.......	360,000
	540,000 fr.

CHAPITRE XIV.

PAPIERS.

§ I. — *Papiers Peints pour tentures.*

Nombre et production des fabriques en 1830. — En 1842. — Exportation.

En 1830, on comptait à Marseille quatre fabriques de papiers peints. Une seule (Celle de M. Bernex Philipon) avait une importance réelle, et occupait 50 ouvriers. Cette fabrication employait en totalité une soixantaine d'ouvriers et livrait au commerce pour une valeur d'environ 200,000 francs de produits, en papiers de 80 centimes à 30 fr. le rouleau.

Aujourd'hui le nombre des fabriques est de trois, celui des ouvriers de 70, la valeur des produits de 300,000 francs.

Une grande partie des papiers peints de ces manufactures est destinée à l'exportation. Les quantités expédiées par le port de Marseille pour l'étranger et les colonies ont été en 1819 de 173 quintaux métriques. — En 1827, de 398. — En 1828, de 162. — En 1834, de 275. — En 1835, de 217. — En 1839, de 168. — En 1840, de 194. — En 1841, de 404.

L'Italie est le principal débouché de ces papiers.

§ II. — PAPETERIES.

Nombre des papeteries en Provence en 1727. — Réglemens. — Situation actuelle de cette industrie. — Exportation.

Le papier formait autrefois une des principales branches de nos exportations en Levant. On comptait en 1727, en Provence, 56 papeteries, savoir : 1 à Sisteron. — 2 à Moustiers. — 2 à Baudun. — 3 à Varages. — 2 à Pélissane. — 2 à Jouques. — 2 à Meyrargues. — 3 à Pignan. — 3 à Solliés. — 5 à Belgencier. — 3 à Méounes. — 3 à Brignoles. — 5 à Auriol. — 2 à Roquevaire.

— 4 à Gémenos. — 2 à Aubagne. — 2 à la Penne. — 1 à Barjols. — 1 à Cadenet. — 1 au Bar. — 1 à Cuers. — 1 à Signe. — 1 à Saint-Zacharie. — 4 à Saint-Marcel (Marseille) (1).

Une surveillance sévère était exercée sur les papiers expédiés à l'étranger. Les négocians eux-mêmes veillaient à la stricte exécution des réglemens.

Le 17 juin 1658, le Premier-Consul, Lazare de Vento-Labaume, président de la chambre de commerce, lui fesait part des plaintes de divers négocians au sujet « du grand abus qu'il y avoit au com-« merce des papiers qu'on envoyoit en Levant, en ce que, ancien-» nement la main estoit de 25 feuilles, et par une mauvaise tolé-» rance ceux qui les fabriquoient ne composoient la main, depuis » quelque temps, que de 24. Maintenant, ajoutait le président, » comme ils ont vu que cette tromperie leur a esté tolérée, ils en » commettent une plus grande et ne composent les dites mains que » de 23 feuilles, de sorte que si le bureau ne rémédie au désor-» dre, on ruinera ce commerce en Levant tout de même qu'à esté » fait celui de la draperie (2), outre que cela cause de grandes » pertes aux particuliers en ce que les Turcs, Mores et Juifs qui » achètent les dits papiers en Levant, font des avances aux ven-» deurs et cela pourroit mesme causer la ruine de quelques-uns... » Sur quoy a esté résolu que dorénavant, les mains de papiers qui » se vendront en cette ville, seront toutes composées de 25 feuil-» les la main... . à peine de confiscation et d'amende, applicable » aux hospices Saint-Esprit, Notre-Dame-de-la-Charité, etc. »

Cette surveillance sévère, ces restrictions rigoureuses paraissaient dans le siècle suivant fort onéreuses et nuisibles au commerce. Nous voyons dans les archives de la chambre, qu'en 1740 elle réclamait un peu plus de liberté. Après avoir démontré l'impossibilité matérielle de vérifier dans le bureau institué à cet effet, toutes les mains des 4,000 *ballons* de 24 rames chacun, expédiés

(1) Registre des délib. de la Chambre de Commerce, nº 10, page 244.

(2) Il est dit en effet, dans le procès verbal du même bureau, que les draperies exportées de Marseille n'avaient plus de cours en Levant, et que presque personne n'en portait plus à cause de deux abus : 1º mauvaises teintures qu'on faisait en *cette ville*; au bout de quatre ou cinq jours ils changeaient de couleur et déteignaient sur le linge ; 2º on mesurait, à Marseille, le drap par la lisière au lieu de le mesurer par le dos, et lorsqu'on le vendait en Levant il y avait 10 pour cent de manquement de mesure. De sorte, dit le procès verbal, que le commerce des draps audit pays est entièrement anéanti.

chaque année (1), elle ajoutait : « La chambre supplie de consi-
» dérer qu'une manufacture dont on veut introduire la consom-
» mation à l'étranger ne doit pas être d'une valeur plus haute que
» celle de même qualité que nos voisins y portent..... et que si
» nous ne pouvons donner les nôtres au même prix qu'ils vendent
» les leurs, on en fera la consommation au détriment des nô-
» tres (2). »

Les progrès des papeteries d'Annonay nuisirent aux fabriques de la Provence, dont le nombre est aujourd'hui réduit à 24.

Depuis peu d'années MM. Redortier et C[e] ont établi à Méounes une manufacture qui par la beauté des produits et la perfection des machines, rivalise avec les plus beaux établissemens d'Annonay. Bien qu'elle ait été fondée avec des capitaux marseillais et que le siége de sa consommation soit à Marseille, nous ne ferons pas entrer les valeurs de sa production dans nos calculs restreints au travail industriel qui s'opère dans l'enceinte de notre commune.

Sur 13 papeteries qui sont dans le département, Marseille n'en a que 3 en activité; elles sont bornées à la fabrication des papiers communs et d'enveloppe. Elles occupent seulement 20 ouvriers des deux sexes. Leur production jointe à celle de 8 fabriques de cartons, qui emploient 18 ouvriers, peut-être évaluée à 140,000 fr.

Voici l'état de l'exportation du papier par le port de Marseille :

1826....	1,203	q. m.	pap d'enveloppe,	3,841	q. m.	pap. blanc
1827....	1,202	»	—	1;907	»	—
1828....	914	»	—	1,363	»	—
1829....	1,160	»	—	1,609	»	—
1830....	495	»	—	1,818	»	—
1834....	431	»	—	2,270	»	—
1835....	571	»	—	2,049	»	—
1839....	1,883	»	—	4,769	»	—
1840....	2,054	»	—	6,680	»	—
1842....	2,090	»	—	7,450	»	—

On voit que l'exportation a fait en dix ans de notables progrès.

(1) En 1789 l'exportation s'était élevée à 7,800 ballons, qui, à 100 fr. l'un, prix moyen, formaient un total de 780,000 francs. La production totale était de 9,000 ballons, pesant ensemble 8,325 quintaux métriques.

(2) Reg. des délibé., n° 9, f. 480.

La cause en est dans le bas prix auquel nos fabriques ont pu livrer leurs produits.

Les pays auxquels il a été expédié le plus de papier en 1841, sont : l'Algérie, 790 q. m. d'enveloppe, 563 blanc.— la Turquie, 461 q. m. d'enveloppe, 1,186 blanc. — la Barbarie, 300 q. m. d'enveloppe, 197 blanc. — la Toscane, 1,002 q. m. papier blanc. — l'Autriche, 891. — la Sardaigne, 535. — la Grèce, 420. — l'Egypte, 343. Tous ces derniers qx. mét. en papier blanc.

§ III. — FABRIQUES DE CARTES A JOUER.

Produits en 1830. — En 1842. — Exportations.

En 1830, il y avait à Marseille 4 fabriques de cartes à jouer, et trois à Aix, confectionnant ensemble, chaque année, 150,000 jeux, qui, à 30 centimes l'un, timbre non compris, offraient une valeur de 45,000 fr.

Depuis 1840, il n'y a plus à Marseille que trois fabriques, occupant 24 ouvriers.

La production a été, en 1839, de 250,000 jeux, dont 150,000 à la consommation et 100,000 à l'exportation.

En 1840, de 310,000 jeux, dont 150,000 à la consommation et 160,000 à l'exportation.

En 1841, de 360,000 jeux, dont 150,000 pour la consommation et 210,000 pour l'exportation.

L'année 1842, d'après les dix premiers mois, présentera un total égal à celui de 1840 ; il y aura accroissement dans la consommation, diminution dans l'exportation.

Le prix du jeu n'est plus en moyenne que de 23 à 25 centimes (non compris le timbre qui est de 16 centimes 1/2 le jeu.)

Marseille consomme et exporte aussi des cartes venues de l'intérieur.

Il a été exporté par le port de Marseille, en 1834, 7,424 kilogr. cartes à jouer. — En 1835, 5,747. — En 1839, 7,355. — En 1840, 11,140. — En 1841, 14,915 kil.

Aix n'a plus qu'une fabrique produisant très peu.

CHAPITRE XV.

IMPRIMERIE ET LITHOGRAPHIE.

§ Ier — *Imprimerie.*

Historique. — Principaux ouvrages imprimés. — Valeur des produits.

Avignon était, dans le midi de la France, le siége principal de cette industrie. Elle y occupait le premier rang soit par l'ancienneté soit par l'importance des produits. Elle eut une imprimerie vers l'an 1497.

Aix posséda une établissement de ce genre en 1572.

En 1594, Louis d'Aix et Ch. de Casaulx, *consuls et gouverneurs de cette ville de Marseille, comme cupides et désireux de l'ornement et décoration d'icelle, depuis quelques années ayant tâché par plusieurs moyens d'établir dans ladite ville l'imprimerie tant nécessaire et importante à une ville telle qu'est celle-ci*, traitèrent pour cet objet avec Pierre Mascaron, libraire à Marseille (1), auquel ils accordèrent une subvention annuelle de 300 écus d'or, une maison aux frais de la ville, et l'*exemption de gardes* (2). Mascaron débuta par l'impression des ouvrages en vers provençaux de La Billaudière. La ville fournit le papier.

Une délibération du conseil municipal du 18 mars 1666, alloua 100 liv. par an à l'imprimeur Brebion, dont l'établissement a été conservé par ses descendans jusqu'à ces dernières années.

La famille Mossy, établie à Marseille au commencement du dix-huitième siècle, a contribué aussi aux progrès de l'art typographique dans notre ville. On lui doit une édition estimée du dictionnaire italien d'Alberti.

Depuis quelques années l'art typographique a fait à Marseille de notables progrès. Plusieurs ouvrages d'une exécution remarquable sont sortis de nos presses locales. Nous citerons entr'autres les suivans :

DES HOIRS FEISSAT AINÉ ET DEMONCHY :

La Statistique des Bouches-du-Rhône, 4 vol. in-4° ;
Essais Poétiques, de Polydore Bounin ;
Précis historique du partage de la Pologne, par Brougham ; traduit de l'Anglais, par A. Clapier, 1 vol. in-8°;

(1) Aïeul de Jules Mascaron, évêque de Tulle.
(2) Archives de l'Hôtel-de-Ville. Registre 1594.

Histoire de Provence, par J.-B.-L.-D.-V. B., 2 vol. in-8°;
Ornithologie Provençale, par Pol. Roux, 2 vol. in-4° ;
Histoire de Provence, par Augustin Fabre, 4 vol. in-8°;
Histoire analytique et chronologique des actes et des délibérations du corps et du Conseil Municipal de Marseille, par Louis Méry et Guindon, tome Ier, in-8°.

DE MARIUS OLIVE :

Essai sur l'Établissement et la Surveillance des fabriques de soude, par M. C.-F. de Saint-Genin, 1 vol. in-8° ;
Les Fiancés de Manzoni, par M. de Montgrand, 5 vol. in-12 ;
L'Espagne et ses Révolutions, par Em. Marliani, 1 vol. in-8° ;
Essai sur le Droit d'Accroissement, par Alban d'Hauthuilles ; 1 vol. in-8°;
Poésies de l'Ame, par Mlle. Eulalie Favier, 1 vol. in-8°;
Œuvres Complètes de P. Bellot, 2 vol. in-8° ;
Cours Élèmentaire et pratique de la Tenue de Livres en partie double, par Gerard, 1 vol. in-8°, jésus;
Histoire du Protestantisme en France, par Boisselet de Sauclières, 4 vol. in-8°;
Élémens du Droit Romain, par Ch. Giraud, 3 vol. in-8°;
Essai sur la Centralisation Administrative, par J. Béchard, député, 2 vol. in-8°;
Études Archéologiques, Historiques et Statistiques sur Arles, par J.-J. Estrangin fils, avocat, 1 vol. in-8°;
Le Jardin des Racines Grecques, par M. C. Bobet, 1 v. in-8°;
Histoire du Droit Byzantin ou du Droit Romain en Orient, par M. Mortreuil, avocat, 3 vol. in-8°;
Histoire de Marseille, par Augustin Fabre, 2 vol. in-8°.

DE SÉNÈS :

Le Siége de Marseille par le connétable de Bourbon, par Méry aîné.

DE JULES BARILE :

Histoire de Provence, par L. Méry, 4 vol. in-8°;
Les Fastes de la Provence, par Fouque, 3 v. in-8° avec 20 grav. ;
Comptes-rendus du Conseil Général du département, 1 volume in-8° chaque année ;
Italie et Semaine-Sainte à Rome, par J. Autran, 1 vol. in-8°;
Milianah, poème par le même, 1 vol. in-8°;

La Vie des Peintres, par Descamps et Dargenville, 3 premiers vol. in-8°;

Livre du Calculateur, par Bonafoux, 1 fort vol. in-4°;

Tarifs des Douanes de France, en 1842, publiés par M. Meffre;

Comentari di Napoleone, 8 vol. in-18;

Traité Comparatif des Monnaies et des Changes, par Altès, 1 vol. in-8°;

Storia della Repubblica delle Tre-Leghe, tradotta dal Tedesco, da Castelmur, 2 vol. in-8°;

Essai sur le Commerce de Marseille, 2e édition, 3 vol. in-8°.

La *Statistique des Bouches-du-Rhône* présente pour 1830 l'état de l'imprimerie dans le département comme il suit :

LOCALITÉS.	NOMBRE d'établissemens.	PRESSES.	OUVRIERS.	PRIX MOYEN de la Journée.
Marseille......	11	35	87	4 à 5 fr.
Aix...	5	11	15	—
Arles	1	2	4	—
Tarascon	1	2	4	—
Totaux.......	18	50	110	—

Produits.

7,800,000 feuilles imprimées, à 60 fr., prix moyen, les 1,000 feuilles..............		468,000 fr.
A déduire :		
Coût de 15,600 rames papier, à 10 fr..	156,000	
Usance des caractères, encre, etc., 10 pour cent......................	46,800	368,300 »
Salaires d'ouvriers.................	165,500	
		99,700 fr.

Aujourd'hui le nombre des imprimeurs à Marseille est de 12, celui des presses en activité est de 30. Si ce nombre est porté ci-dessus à 35 pour 1830, c'est que les auteurs de la *Statistique* ont tenu compte de presses qui n'étaient pas en activité. Elles occupent 170 ouvriers; le prix moyen de la journée est de 3 à 5 fr.

Les imprimeurs de Marseille consomment 20,000 rames par an, un tiers de plus que ce que consommait tout le département en

1830. — 2,000 sont employées pour l'impression des journaux. Le total de la production est de 10 millions de feuilles, qui à 60 fr. font une valeur de 600,000 fr.

§ II. — *Lithographie.*

Cet art introduit à Marseille en 1824, par M. Beisson, n'était exercé à Marseille, en 1830, que dans trois établissemens travaillant avec 15 presses et 20 ouvriers. Le produit brut était évalué à environ 80,000 fr.

Aujourd'hui, deux imprimeurs en caractères (MM. Feissat et Demonchy, et Jules Barile) ont joint à leurs établissemens des ateliers de lithographie. On compte en outre à Marseille 13 lithographes, occupant 45 à 50 presses et 80 ouvriers, et imprimant pour une valeur d'environ 250,000 fr.

§ III. — *Fonderie de caractères.*

Depuis quatre ans Marseille possède deux fonderies de caractères dont les produits peuvent rivaliser avec ceux de Paris. Le nombre des ouvriers employés est de 15, la valeur des produits 100,000 francs.

CHAPITRE XVI.

MUSIQUE.

Fabrique en 1829. — En 1842. — Production.

En 1829, une fabrique de cordes de boyaux, quatre facteurs d'instrumens à vent et luthiers, produisant environ 30,000 francs · telle était l'importance industrielle de cet art à Marseille.

Depuis, la fabrication des instrumens de musique a pris un grand développement à Marseille. MM. Boisselot y ont fondé un établissement où 80 ouvriers confectionnent annuellement 300 pianos, offrant une valeur de 300,000 francs. MM. Boisselot, très versés dans cet art, y ont apporté de nombreuses améliorations, constatées par des brevets du roi et par des médailles ou mentions honorables obtenues à toutes les expositions des produits de l'industrie française.

Il existe, en outre, quatre établissemens de moindre importance pour la fabrication des pianos et autres instrumens de musique et deux fabriques de cordes de boyaux.

La production totale de cette industrie est évaluée à 350,000 fr. Le nombre des ouvriers est de 100.

CHAPITRE XVII.

SAVON.

Origine de cette industrie. — Règlement de 1688. — Arrêt du Conseil d'État du 19 février 1754. — Du 28 février 1760. — Produit des savonneries à cette époque. — En 1789. — La municipalité se plaint en 1791 des fraudes introduites dans la fabrication du savon. — Ces plaintes sont renouvelées en 1806 et en 1813 par la Chambre de Commerce. — Conseil des prud'hommes. — Loi du 8 floréal an XI, accordant à l'exportation des savons le remboursement des trois quarts des droits. — Décrets de 1811 et 1812. — Etat de cette industrie en 1811. — Soudes artificielles. — Nombre des savonneries en 1813, 1814, 1815, 1816, 1817, 1820, 1830, 1837 et 1842. — Leur consommation. — Améliorations réclamées. — Exportations. — Savon à l'huile de Palme. — Envoi de savon à l'intérieur. — Coucurrences de Rouen et de Paris. — Huiles d'olive importées à Marseille de 1827 à 1842. — De 1777 à 1785. — Quantités d'huiles, de soudes et de suif consommées.

Les Gaulois ont été les premiers qui aient fabriqué du savon. Pline l'appelle *cepo Galliarum ;* il paraît qu'on s'en servait surtout comme *cosmétique* (1). « Les Gaulois, dit Arietus, ont une infinité » de remèdes dans les maladies de la peau nommées *elephantiasis ;* » il emploient de petites boules de nitre dont on blanchit le linge. » Rien de mieux que de s'en frotter le corps dans le bain. »

Il est probable que la Gaule devait cette industrie aux Marseillais. Ce fut dans tous les temps un objet important de leur commerce.

Pline nous apprend qu'on faisait du savon avec du suif et des cendres de bois de hêtre. C'est pour cette cause que plusieurs auteurs l'ont appelé *unguentum cineris* (2). Dans le septième et huitième siècles on ajoutait seulement de la chaux aux cendres. Ce n'est que depuis cette époque qu'à la place du suif on a employé de l'huile d'olive. La fabrication se faisait alors à froid avec l'huile du pays et le natron qu'on apportait d'Alexandrie.

Le savon ne devint une branche importante d'industrie que lorsque l'usage du linge fut généralement répandu.

(1) *Hoc inventum rutilandis capillis*, Pline lib. 28, cap. 12. Item Martial, lib. 14 epig. 27.

(2) Valer. Max. lib. 2, cap. 1. — Tertull. ad uxorem lib. 2, c. 8.

Les premières fabriques, telles que nous les connaissons aujourd'hui, furent, dans le moyen âge, établies à Savone. C'est à cette industrie qu'elle doit son nom.

La république de Gênes, maîtresse de la ville de Savone, trouva dans cette fabrication une source de richesses.

Elle en conservait soigneusement le secret.

Alicante et quelques autres villes d'Espagne parvinrent à le lui ravir, et fabriquèrent du savon.

Marseille ne pouvait demeurer long-temps étrangère à une branche d'industrie qui enrichissait ses voisins. Des ouvriers étrangers furent appelés dans son sein. Et dès le dix-septième siècle elle était en possession d'une fabrication pour laquelle l'avenir devait ne plus lui connaître de rivale.

C'est en vain que les Génois voulurent reconquérir la supériorité que Marseille leur enlevait. Attribuant leur décadence aux fraudes que quelques fabricans avaient commises dans la fabrication, le sénat fit brûler sur la place publique une grande quantité de savon de mauvaise qualité.

Tout fut inutile. L'industrie de Marseille marchait se développant chaque jour. Ses produits furent partout préférés, et l'on vit successivement s'élever ces nombreuses fabriques qui occupent une vaste partie de notre ville.

Il paraît cependant que quelques altérations furent reprochées à des fabricans. Louis XIV publia un règlement pour *remettre cette fabrique dans sa perfection*. Alors aussi et plus encore qu'aujourd'hui la centralisation prétendait tout régler (1). Ce règlement est de 1688. En voici quelques passages :

« Le roi ayant été informé que la mauvaise qualité des savons
» qu'on fabrique à présent en Provence, en a considérablement
» diminué le débit, qui était très grand, et que l'altération qu'on y
» fait pour le poids, et les défauts qui s'y rencontrent pour le peu
» de soin qu'on a de préparer les matières, a pu donner lieu aux

(1) Le 4 août 1703, Commission fut donnée à M. Lefébure, par M. Chamillart, contrôleur des finances, pour faire les visites convenables dans toutes les savonneries établies à Marseille, à Toulon et autres lieux de la Provence, et examiner si les huiles, les soudes, les cendres, bourdes, barilles et la chaux qui étaient employés dans la composition des savons étaient de bonne qualité, si on mettait suffisamment de chaque qualité et si on les laissait cuire assez long-temps pour faire une composition parfaite. (Reg. des délib. de la Chambre, n. 5, page 226.)

» étrangers d'attirer et d'établir cette manufacture chez eux. Ce
» que S. M. désirant empêcher, elle a résolu pour remédier aux
» abus qui se sont introduits de remettre cette fabrique dans sa
» perfection et ordonner ce qui s'en suit :

Art. 1er. « Les manufactures de savon de quelque qualité qu'elles
» soient, cesseront entièrement pendant les mois de juin, juillet et
» août chaque année à peine de confiscation du savon.

Art. 2. » Les huiles nouvelles ne pourront être employées en
» cette manufacture avant le 1er mai de chacune année aussi, à
» peine de confiscation de la marchandise.

Art. 3. » Il est défendu de se servir dans la fabrique du savon
» avec la barille, soude ou cendres, d'aucune graisse, beurre ni
» autres matières ; mais seulement des huiles d'olive pures sans
» mélange de graisse, à peine de confiscation.

Art. 13. » Les communautés des villes de la province où il y a
» des fabriques de savon, nommeront tous les ans deux des prin-
» cipaux négocians et entendus dans cette matière pour veiller
» dans les dites villes et dans l'étendue de leur territoire, à l'en-
» tière exécution des articles ci-dessus, et lorsqu'ils trouveront
» des fabricans ou marchands qui y auront contrevenu, ils les dé-
» nonceront aux juges ordinaires pour être punis suivant l'exi-
» gence du cas. » (1)

C'est là l'origine du conseil des prud'hommes.

On conçoit que la défense de fabriquer du savon pendant trois mois de l'année, devait nuire aux intérêts des fabricans et surtout des ouvriers.

Voici quelles étaient les raisons qu'on fesait valoir en faveur de ces sortes de vacances :

1° Le besoin annuel de réparations aux fourneaux et chaudières des fabriques à savon.

2° L'impossibilité de fabriquer pendant les grandes chaleurs du savon de bonne qualité.

De ces deux motifs le dernier seul pouvait justifier une mesure aussi rigoureuse que la suspension de tous les travaux dans une branche importante d'industrie.

La science et l'expérience ont démontré que cette prétendue

(1) A ces deux inspecteurs nommés par le Conseil de ville, la Chambre de Commerce adjoignait deux de ses membres avec le titre de co-inspecteurs. (Reg. des délib., n 8, page 275, février 1731.)

impossibilité de fabriquer du bon savon pendant les mois de juin, juillet et août n'existait pas.

Restait donc sans compensation la perte considérable qui résultait pour le fabricant du sommeil de ses capitaux.

Des plaintes s'élevèrent; on réclama la liberté de l'industrie.

Le gouvernement crut devoir se rendre à ces vœux. Un arrêt du conseil d'état du 19 février 1754, permit de fabriquer du savon pendant toute l'année. On remarque dans cet arrêt, au milieu des dispositions les plus minutieuses pour régler la fabrication, les articles suivans encore en vigueur :

Art. 6. « Tous les fabricans de savon seront tenus de marquer les dits savons blancs et marbrés de la marque qu'ils auront choisie, dont ils déposeront un double au greffe du juge des manufactures des lieux ou leur manufacture sera établie.

Art. 7. » Les fabricans ne pourront s'associer au préjudice de la liberté et de l'intérêt public, soit pour l'achat des huiles et autres matières nationales servant à la dite fabrique, soit pour la vente des savons, sans préjudice toutefois aux dits fabricans de s'associer pour l'achat des huiles, et autres matières venant de l'étranger. » (1)

(1) De tout temps il a été fait des efforts à Marseille pour élever les bénéfices de la savonnerie et des industries qui s'y rattachent au moyen de coalitions, associations ou monopoles. Je ne puis mieux faire connaître ce qui se passait à cet égard au dix-septième siècle que par les deux extraits suivans des registres des délibérations de la Chambre de commerce :

Bureau du 21 *novembre* 1661. — « Il a été représenté que les savonniers de cette ville avec ceux de Toulon se sont ligués pour augmenter le prix de leurs savons, et pour cet effet, ils ont fait acheter tous les savons qui étoient dans Lyon et en Bretagne, et pour obliger tous les fabricans de savon d'adhérer à leur monopole, et passer par leurs mains ils achètent par une seule main tous les *matériaux*, et font encore plus : pour éviter qu'il ne se forme de nouvelles fabriques, ils gagent tous ceux qu'ils connoissent capables de conduire des fabriques et les obligent, moyennant salaire, à demeurer oisifs et à ne travailler pour personne. »

Bureau du 30 *mai* 1675. — « Il a été exposé que le sieur Fouquier fait un monopole de savons de cette ville et pour y parvenir et faire passer par sa main tous les acheteurs ou vendeurs de *matériaux* qui composent ledit savon, il achète toutes les huiles qui arrivent en cette ville, toutes les cendres et barilles ; et pour cet effet, il a corrompu, par argent, tous ceux qui travaillent à ladite fabrication, et leur donnant les mêmes gages que les maîtres de fabriques donnoient lorsqu'ils les fesoient travailler, de telle sorte que les maîtres de fabriques ne trouvant pas des ouvriers pour travailler, ils sont obligés de quitter leur travail, ou du moins d'arrenter leurs fabriques à vil prix audit Fouquier, et ceux qui peuvent travailler

Cet arrêt de 1754 ne satisfit pas les intérêts qui l'avaient sollicité.

L'industrie marseillaise continua à souffrir. Au lieu de s'en prendre à la guerre acharnée qui dévorait l'Europe, et suspendait toutes les transactions, on attribua la stagnation industrielle à l'arrêt qui avait eut pour but de la faire cesser.

Les partisans de la suspension des travaux pendant trois mois soutenaient qu'elle était nécessaire, qu'elle prévenait l'encombrement des marchés et l'avilissement des prix, et qu'elle pouvait seule maintenir l'équilibre entre la consommation et la production. Car c'était alors une opinion généralement accréditée qu'il valait mieux laisser les capitaux dormir inutiles que de les consacrer à un accroissement de production. L'intelligence du siècle n'allait pas jusqu'à pressentir que la consommation devait nécessairement s'accroître dans une proportion bien supérieure aux développemens de la production, si le prix de l'objet produit descendait à la portée d'un plus grand nombre d'individus.

Le même aveuglement mettait tous les ans aux mains de la compagnie hollandaise les torches qui dévoraient à Batavia les riches épiceries de l'Inde, dépassant la quantité jugée, par le conseil général, nécessaire aux besoins de l'Europe et de l'Asie.

En conséquence, en 1760, un arrêt du conseil du 28 février ordonna que toutes les manufactures de savons cesseraient encore de travailler aux mois de juin, juillet et août.

A cette époque, en évaluait à 40 millions de francs l'importance du produit de nos fabriques de savon. La consommation de la France et de ses colonies y figurait pour 32 millions, l'exportation à l'étranger pour 8 millions. (1)

En 1789, quoique Marseille fût encore en possession de fournir tout le savon qui se consommait en France, les produits de cette fabrication à Marseille et dans le midi n'étaient plus évalués qu'à

il leur donne de si grands prix de leur fabrique, qu'il les oblige de les lui arrenter et quitter le travail, et de cette façon il s'attire à soy tout le négoce et fabrication desdits savons, de sorte qu'il fait passer par ses mains tous les acheteurs de savons et tous les vendeurs d'huiles, cendres et barilles, et de cette façon il a formé lui-même un monopole très préjudiciable au commerce ; par suite, les profits qui se faisoient audit négoce estoient despartis entre plus de 3,000 personnes, or que maintenant n'est qu'entre les mains seules du sieur Fouquier.»

(1) Les savons de Marseille payaient 30 sous du cent pesant à leur entrée dans les ports du Ponent Le droit sur les savons étrangers était de 7 livres.

fr. 30,000,000. Le nombre des fabriques était de 65, contenant 280 chaudières (1).

Voici, d'après Chaptal, la statistique de cette industrie à Marseille, en 1789. Elle employait :

1° 240,000 milleroles ou 138,000 quintaux métriques huile, dont 30,000 de Provence, ce qui, à raison de 60 francs la millerole, fait	Fr. 14,400,000
2° 150,000 qx. m. de soude de toute espèce, dont 10,000 q. m. du Languedoc, qui, évalués à 24 fr. chaque, par rapport à leur variété, représentent	3,600,000
3° 165,000 qx. m. de charbon de terre tirés des environs de Marseille, qui, à raison de 2 fr. 50 c. le quintal métrique, forment une valeur de	412,500
4° La main-d'œuvre était évaluée	1,187,500
Total	Fr. 19,600,000

Le résultat de la fabrication était annuellement d'environ 225 mille quintaux métriques de savon blanc, bleu vif ou bleu pâle (2), dont la septième partie était exportée pour nos colonies de l'Amérique et de l'Inde, les Etats-Unis, l'Allemagne et la Hollande (3).

La Révolution de 1789 renversa tous les réglemens auxquels la savonnerie était soumise.

(1) Alors, comme aujourd'hui, le nombre des fabriques en activité augmentait ou diminuait suivant les profits ou les pertes qu'offrait la fabrication. En 1761 on ne comptait que 28 savonneries en activité.

(2) Un mémoire déposé aux archives du ministère des affaires étrangères évaluait la production du savon de Marseille en 1789, à 725,000 quintaux table (295,800 quintaux métriques). Prix moyen 33 fr. le quintal table (79 francs les 100 kil.) Ce qui présente une valeur de près de 23 millions. Cet écrit porte à 58 le nombre des fabriques en activité, dont 48 à Marseille, 6 à Toulon, 4 à La Ciotat.

(3) En 1792, il fut exporté de France :

1,412,101	kil.	savon pour l'Europe, le Levant et les États-Unis.
1,576,647	»	savon pour l'Amérique et les Antilles françaises.
7,700	»	savon pour l'Afrique ou traite des noirs et de la gomme.
163,922	»	savon pour les Indes, les îles de France et de Bourbon.
3,160,370	kil.	

Il paraît que cette transition subite de la servitude à la liberté entraîna quelques inconvéniens, car le 14 octobre 1791, la municipalité de Marseille fit une adresse à l'assemblée législative pour solliciter des mesures de répression contre la fraude introduite dans la fabrication du savon (1).

Ces plaintes furent renouvelées en 1806 par la chambre de commerce, qui demanda et obtint le rétablissement du conseil des Prud'hommes (2).

Bonaparte, après avoir rétabli l'ordre en France, s'efforça de faire fleurir toutes les branches d'industrie. La fabrication du savon appela plus particulièrement son attention.

La loi du 8 floréal an XI, dans la section IV qui concerne la ville de Marseille, statue ce qui suit :

« Les négocians qui présenteront des savons à l'exportation à » l'étranger et qui justifieront avoir payé des droits sur les huiles » importées dans l'année, seront remboursés des trois quarts des » dits droits dans la proportion des quantités d'huile qui entrent » dans la fabrication des savons exporter. »

Cependant, malgré le rétablissement du conseil des prud'hommes, la fraude ne disparaissait pas. Quelques fabricans fesaient entrer de l'argile blanche dans leurs compositions, d'autres substituaient la graisse à l'huile d'olive (3).

(1) Voici un extrait d'un écrit publié en 1790, sous ce titre : *Doléances des blanchisseuses et lavandières pour être adressées à MM. les députés de Marseille aux états-généraux et être annexées aux autres cahiers et doléances des différentes corporations.* On jugera du style de l'époque :

« C'est contre la fabrication du savon blanc que nous avons à nous plaindre ; c'est » contre ces malfaiteurs qui le vicient d'une augmentation de poids : c'est contre » ces âmes intéressées qui, franchissant toutes les bornes de l'humanité, ne craignent pas d'établir leur fortune sur le plus pur sang de la plus basse population.

» Ces déloyaux fabricans du savon blanc incorporent dans ce savon de vingt- » cinq à quarante pour cent d'augmentation de poids, par le moyen de l'eau em- » preinte de quelques sels légers de soude, et lèvent par ce moyen au consom- » mateur l'espérance du petit bénéfice qu'il peut attendre de son labeur, en ce » qu'il ne trouve plus, dans ce savon vicié, l'usage qu'il lui procurerait s'il était » intact ; et le second dommage, c'est qu'il en paye une livre et n'en reçoit que » trois quarts et souvent moins. »

(2) La Chambre demanda aussi alors le rétablissement des *vacances* forcées pendant les mois de juin, juillet et août.

(3) Voir au tome Ier le chapitre sur le conseil des prud'hommes. Le 29 juin 1813 la Chambre de commerce de Marseille protestait contre l'emploi de l'huile de graine dans la fabrication du savon, et réclamait de nouvelles mesures de surveillance et de répression.

Pour prévenir ces coupables abus, trois décrets furent rendus en 1811 et en 1812. Chaque fabricant fut tenu d'apposer une marque sur chaque brique de savon portant ces mots : *huile d'olive*, *huile de graine*, *de suif*, *de graisse*, suivant la substance.

La fabrique de Marseille eut pour ses savons faits avec de l'huile d'olive une marque particulière présentant un pentagone et portant le nom du fabricant et de la ville.

Pendant les guerres de l'empire, au milieu du naufrage de toutes les richesses de Marseille, la savonnerie seule demeura debout, gloire et consolation de notre industrie (1).

Le nombre des fabricans de savon s'accrut considérablement ; chacun cherchait à se rattacher à cette branche d'industrie encore vivante.

En 1811, Marseille possédait 73 fabriques, employant 330 chaudières de cent demi-caisses l'une dans l'autre (2).

Le nombre des ouvriers occupés par ces 73 fabriques était de 1,000.

Elles employaient :

240,000 milérolles d'huile (comme en 1789) provenant en très légère partie de la Provence, et le reste de l'Italie, de l'Espagne, du Levant et de la Barbarie (3).

Le poids de la millérole étant de 57 à 58 kil., c'était 138,600 q. métriques.

120,000 quintaux métriques soudes ou barilles, tant douces que salées.

180,000 quintaux métriques charbon de pierre pour l'empâtage et la cuisson.

Aujourd'hui nos fabriques sont moins nombreuses, mais elles consomment et fabriquent beaucoup plus, comme on le verra ci-après.

(1) Le *Moniteur* du 30 septembre 1806, en rendant compte de l'exposition des produits de l'industrie française, mentionna honorablement les savons provenant des manufactures de MM. Payen et Ce, Ferandy et Ce, et Antoine Rocofort.

(2) L'exploitation de chaque chaudière exigeait une dépense de 15,000 francs. Le savon se vendait alors 58 fr. le quintal table de 40 kil. 8 hect.

(3) En 1806, la consommation n'était que de 160,000 milleroles, la production de 147,240 q.m. savon. Les huiles valurent, cette année, 110 à 115 fr. la millerole, avant la Révolution on la payait communément 60 fr. et jamais plus cher que 65 fr.

Aussi, parmi ces 73 manufactures, il y en avait qui ne prospéraient pas.

L'invention des soudes artificielles, obtenues de la décomposition du sel marin au moyen de l'acide sulfurique, toute belle et utile qu'elle fût, ne laissa pas que de jeter quelque perturbation dans cette industrie. Elle provoqua l'érection de nouvelles fabriques à l'étranger et dans le royaume.

Les soudes naturelles que nous envoyaient l'Espagne, la Sardaigne, la Sicile et Tunis furent prohibées.

Les habitudes se modifient lentement. Marseille ne pouvant plus recevoir des soudes naturelles de l'étranger, et croyant toujours qu'elles étaient préférables aux soudes artificielles, en demanda au Languedoc. On en sema aux environs d'Arles ; mais la qualité était inférieure à celle de l'étranger.

On en fit venir aussi des Etats-Romains, compris alors au nombre des départemens de l'empire français.

Cependant les soudes artificielles triomphèrent peu à peu des répugnances du fabricant et du consommateur. Bientôt elles devaient être adoptées presque exclusivement, et rendre de grands services à la savonnerie, en permettant l'emploi des huiles de graine, sans lesquelles le prix de l'huile d'olive toujours plus élevé serait devenu inabordable.

On a vu, d'après l'état de nos débouchés, que le nombre des fabriques en activité était trop considérable sous l'empire. Ce nombre commença à diminuer à partir de 1811. En 1813, il n'était plus que de 62 ; en 1814, de 48 ; en 1815, de 30 ; en 1816, de 37; en 1817, seulement de 15 ; à dater de cette époque, l'industrie savonnière prit un nouvel essor ; en 1820, d'après la *Statistique des Bouches-du-Rhône*, on comptait à Marseille 88 fabriques, qui contenaient 420 chaudières grandes ou petites. En 1830, 43 fabriques étaient exploitées par 32 fabricans ; elles contenaient 208 chaudières de 100 à 110 q. m. chacune. Elles occupaient 700 ouvriers directement et procuraient un travail continu à une multitude d'autres ouvriers et artisans.

Le produit annuel de cette fabrication était en 1830 de 400,000 quintaux métriques savon qui, évalués à 75 fr., formaient un total de 30,000,000 fr.

La consommation des fabriques de savon qui, en 1813, était de 130,000 q. m. huile, s'était élevée en 1830, à 236,000 q. m. huile

d'olive, d'œillette et de noix. (L'emploi de ces deux dernières qualités variait de 12 à 50 mille q. m. par an, suivant leurs prix) (1).

On employait encore dans la savonnerie :

170,000	quintaux	métriques	soudes factices douces.
32,000	—	—	soude salée.
196,000	—	—	charbon.
55,000	—	—	chaux.
1,200	—	—	platre (2).

Depuis 1830 la fabrication du savon a fait des progrès à Marseille. En 1837 même, la production était devenue excessive, non par suite de l'accroissement des besoins, mais par l'effet du jeu et des ventes à livrer; cet excès amena une baisse ruineuse pour plusieurs producteurs. Le nombre des fabriques en activité, qui était alors de 50, fut notablement réduit. Aujourd'hui il y en a 45, exploitées par 35 fabricans, occupant 700 ouvriers. Le nombre des chaudières est de 214, celui des *mises* de 501 (3). Leur travail a été fort animé pendant cette année (1842), mais c'est le résultat naturel du ralentissement qu'il avait éprouvé en 1841 par suite de la pénurie et du haut prix des huiles. La consommation ne s'arrête pas, et lorsque la fabrication se ralentit, il se manifeste bientôt de grands besoins.

Parmi les principales fabriques on remarque celles de MM. Rampal, Arnavon, Milliau, Charles Roux et Bonnefoi.

Pour évaluer leur production, il suffit de jeter un coup-d'œil sur le tableau que je donne plus bas des quantités d'huile soumises aux droits d'octroi. La quantité de 1836 à 1841 a été pour les six années ensemble de près de 2,000,000 d'hectolitres, soit 3,125,000 millleroles; déduisant pour les consommations autres que celles de la savonnerie 125,000 millleroles, il en reste 3 millions, ou 500,000

(1) La consommation d'huile d'œillette a été de 58,000 quintaux métriques pour chacune des années 1837, 1838 et 1839. En 1841 elle n'a été que de 30,000 quintaux métriques par suite de mauvaises récoltes dans le Nord.

(2) Ce produit n'entre pour rien dans la composition du savon. Les ouvriers y plongent leurs mains empreintes de matières visqueuses qui ne leur permettraient pas de manier les outils et ustensiles.

(3) Une *mise* se compose de deux bassins carrés où l'on dépose le savon à l'état liquide pour le solidifier. Depuis que les nouveaux procédés permettent de confectionner le savon dans les chaudières beaucoup plus vite, le nombre des *mises* est encore plus essentiel que celui des chaudières à une grande production.

par an (1). On évalue à 100 kil. savon le rendement d'une milérole d'huile (64 litres). — Nous avons donc pour la production moyenne de la savonnerie le chiffre de 500,000 q. m., qui à 93 fr. font 46,500,000 fr.

Une milérelle d'huile absorbe ordinairement 50 kil. soudes douces et salées (2), mais il est des fabricans qui par l'emploi exagéré des huiles de graines en font entrer une plus grande proportion, ce qui permet de diminuer le prix du savon.

On trouvera ci-après les quantités de soudes soumises au droit d'octroi depuis 1834 et consommées par la savonnerie.

Outre les ouvriers que la savonnerie emploie dans l'intérieur des fabriques, il en est une foule d'autres dont elle assure l'existence : ce sont les emballeurs, les fabricans de caisses, les charretiers, les portefaix, les jaugeurs, etc., etc.

On peut évaluer à deux millions cinq cent mille francs les sommes qu'elle répand sur la place, en paiement des divers services que je viens d'énumérer. La seule dépense des caisses et de l'emballage s'élève annuellement à près d'un million (3).

Les fabricans de savon, interrogés en 1829 sur les changemens dont leur industrie éprouvait le besoin, adressèrent à la Chambre de Commerce leurs réclamations portant sur trois points, savoir :

1° La prohibition des soudes salées sans titre alcalimétrique.

2° La taxe excessive du prix des plombs.

3° Le mode de paiement des primes d'exportation.

L'interdiction de produire et d'employer des soudes salées sans titre alcalimétrique n'atteint pas le but que le gouvernement s'est proposé, et frappe, par conséquent, sans aucun avantage, la savonnerie. Elle se trouve ainsi privée des soudes purement salées qui, seules, peuvent faire obtenir des résultats et des produits convenables.

Le prix des plombs (50 c.) était unaniment reconnu excessif. Des plaintes n'ont cessé de s'élever contre cette taxe. On y a depuis fait droit en partie en réduisant à 25 c. le plombage des colis exportés à l'étranger.

La prime dont jouissent les savons exportés hors du royaume est

(1) 290,000 quintaux métriques.

(2) Ainsi 100 kil. savon représentent 58 kil. huile (poids de la milérole) et 50 kil. soudes.

(3) *Mémoire à la Chambre de Commerce*, 1829.

accordée sur la présentation d'acquits de paiement des droits acquittés par ces matières premières.

Les droits sont plus élevés sur les matières introduites par navires étrangers, que sur celles introduites par navires français.

La prime est donc plus forte pour les savons fabriqués avec les premières que pour ceux fabriqués avec les secondes.

Il en résulte que le fabricant qui exporte des savons a intérêt à présenter des acquits de paiement de matières importées par navires étrangers. Il les recherche, et cette préférence leur donne une valeur vénale qui s'est progressivement accrue jusqu'à la moitié de la différence qui existe entre les droits établis sur les matières premières, arrivant sous pavillon français, et celles qui arrivent sous pavillon étranger.

Ainsi s'est trouvée sans effet, ou détruite en partie, la protection que le gouvernement a voulu accorder au pavillon français, puisque les huiles importées sous pavillon étranger se vendent 2 fr. 50, et 3 fr. de plus par 100 k., que celles importées par navires français.

Les soudes françaises se sont pareillement ressenties du mode existant pour le paiement de la prime.

Il est arrivé que la valeur donnée aux acquits de paiement des droits sur les soudes étrangères a été souvent poussée jusqu'à 70 pour cent du droit acquitté.

De là résultent pour le fabricant des pertes fréquentes. Quelquefois, après s'être procuré à grands frais ces sortes d'acquits de paiement, il voit se fermer le débouché extérieur sur lequel il avait compté. Il est alors contraint de revendre à perte ces acquits de paiement pour ne pas en subir la péremption, car ils ne sont admis à la douane que pendant les onze mois qui suivent celui de leur date.

Les fabricans de savons ont donc demandé à jouir d'une prime uniforme sur leurs poduits, quelle que soit l'origine de la matière première et le mode d'introduction, comme les fabricans de draps, de sucre raffiné et de tissus de coton.

Après avoir démontré que le taux commun des primes accordées s'élevait de 25 à 26 fr., ils ont déclaré consentir à leur réduction à 23 fr. par 100 kil., si on les dispense de présenter les acquits de paiement (1).

(1) Mémoire à la Chambre de Commerce de 1829.

La distinction entre les huiles comestibles et celles propres seulement aux fabriques entraînait de graves inconvéniens et de fréquens démêlés entre la douane et le commerce. Les premières étaient taxées à 35 fr. les 100 kil., les secondes à 25 fr.

Le projet de loi présenté en 1833 par M. Thiers, proposait un droit unique de 30 fr.

Cette moyenne n'était pas équitable, car sur les quantités d'huile importées il n'y a qu'un dixième de comestibles. C'était donc une augmentation réelle de droit.

Il est vrai que l'importateur aurait eu la faculté de ne payer que 24 fr., en consentant à laisser mélanger les huiles avec 1/200 essence de térébenthine.

Cette mesure aurait été d'un fâcheux effet. Les huiles dénaturées par la térébenthine, n'auraient pu s'exporter; elles auraient été repoussées par les fabricans qui tiennent beaucoup à la pureté des huiles qu'ils emploient.

La loi du 2 juillet 1836 a fait droit à ces réclamations en établissant sur les huiles d'olive de toutes sortes les droit suivans : 25 fr. par 100 kil. du crû du pays d'où l'huile est importée, 28 fr. d'ailleurs, 30 fr. par navire étranger.

Nous devons signaler une cause de perturbation dans cette industrie. Ce sont les *ventes à livrer* en huiles et en savons.

Ce système empêche la fabrication de se mesurer sur la consomtion : de là, pertes nombreuses.

Probablement les fabricans, éclairés par une triste expérience, finiront par renoncer à ces affaires qui transforment leur honorable industrie en jeu de hasard. La réprobation dont elles sont frappées par les tribunaux en augmente les dangers.

Il serait convenable aussi de renoncer à accumuler la marchandise fabriquée dans les lieux de consommation tels que Paris, Rouen, Nantes, etc. Il en résulte que les prix ne suivent pas sur ces marchés les mouvemens qu'éprouvent les huiles à Marseille. Les hausses du savon sont presque impossibles, et le fabricant se trouve ainsi privé des bénéfices qui l'indemniseraient des pertes que la baisse lui fait éprouver.

On a ruiné aussi par ces *expéditions pour compte*, une branche intéressante de commerce, celle de la *commission* qui assurait l'existence de nombreux négocians à Marseille.

Qu'on sorte de cette voie qui ne peut qu'enlever des bénéfices

à Marseille et avilir le prix de nos produits sur les marchés de consommation. Sachons comprendre nos intérêts.

Frappées de ces conséquences, quelques personnes, dans le but d'y remédier, avaient conçu le plan d'une vaste association entre les fabricans, dont voici les principales bases :

M...., devait être l'acheteur unique du savon et aussi le vendeur unique des soudes. Par ce moyen les prix auraient toujours été au taux qu'il aurait plu au sieur..... de fixer. Nul doute que cet arrangement n'eût été très avantageux aux fabricans. Mais l'aurait-il été aux consommateurs ? Quoiqu'il en soit, le traité ne fut pas signé, et la savonnerie est encore en ce moment dans les voies dont nous avons signalé les inconvéniens (1) (1834).

Voici le tableau de l'exportation du savon pour l'étranger et les colonies depuis 1826.

Savons exportés avec primes de Marseille pour l'étranger et pour les Colonies.

Année	Quantité	
1826	743,511	kilog.
1827	2,508,303	»
1828	3,768,298	»
1829	2,266,063	»
1830	1,995,180	»
1831	2,417,480	»
1832	2,486,148	»
1833	2,889,457	»
1834	2,532,832	»
1835	2,294,512	»
1836	2,844,891	»
1837	2,755,187	»
1838	4,086,542	»
1839	3,735,734	»
1840 (2)	3,598,429	»
1841	2,713,496	»
10 premiers mois de 1842	3,511,500	»

(1) Les observations qui précèdent ne portent que sur les abus. Sans doute le fabricant qui achète d'avance les matières premières qu'il consommera et vend en conséquence ses produits futurs mais *réels*, ne peut être généralement taxé d'imprudence. Au reste ces ventes à livrer et ces expéditions pour compte du fabricant ont diminué depuis l'établissement des savonneries à Paris et à Rouen, depuis surtout que les demandes de la consommation vont au-devant de la production.

(2) L'exportation de toute la France a été en 1840 de 3,673 tonnes, d'où il suit que sauf 75 tonnes tout est sorti par Marseille.

Les exportations de 1833, 1834 et de 1839 à 1841 ont été réparties entre les pays suivans :

	1833.	1834.	1839.	1840.	1841.
Russie....................Q.M.	46	25	21	115	63
Suède........................	419	324	467	326	255
Danemark.....................	78	155	55	46	22
Prusse	59	45	73	9	—
Villes anséatiques	1,026	690	807	1,254	697
Hollande.....................	794	623	796	633	747
Belgique.....................	3,255	1,349	1,750	2,042	2,196
Angleterre et possessions dans la Méditerranée..............	980	628	877	670	1,382
Espagne......................	15	39	2,048	155	128
Autriche	—	184	286	312	282
Portugal.....................	3	535	—	—	—
Sardaigne....................	2,345	1,530	1,334	2,036	2,160
Deux-Siciles..................	124	23	75	578	41
Autres Etats d'Italie.............	143	155	520	472	252
Suisse.......................	10,611	8,868	11,806	9,909	10,569
Allemagne....................	689	315	650	373	358
Grèce	62	—	—	2	—
Turquie......................	90	2	8	3	17
Egypte......................	7	15	1	1	—
Algérie......................	391	860	9,202	4,307	725
Côte occidentale d'Afrique........	—	—	7	7	21
Inde Hollandaise	54	82	—	—	—
Inde Anglaise	—	—	17	1	—
Etats-Unis	1,412	351	2,220	1,254	1,387
Haïti........................	197	461	284	117	135
Possessions espagnoles d'Amérique	259	224	4,542	1,652	276
Possessions danoises d'Amérique...	69	111	252	747	284
Brésil.......................	390	319	217	68	169
Ile Maurice...................	46	262	163	378	508
Colombie....................	198	84	—	310	203
Chili........................	29	24	—	—	2
Rio-Plata et Uruguay...........	34	117	32	202	223
Guadeloupe...................	1,481	1,707	1,118	1,445	828
Martinique...................	1,576	3,095	2,883	4,520	1,236
Bourbon.....................	1,605	2,371	1,059	1,667	3 89
Sénégal.....................	230	200	241	183	404
Guyane française..............	147	197	484	168	178
Saint-Pierre-Miquelon...........	9	37	10	14	—

La concurrence des Anglais et des Américains nuit à l'accroissement de nos exportations à l'extérieur. Ils fabriquent avec l'huile de palme un savon plus commun que celui de Marseille et qui pourtant a des propriétés que le nôtre n'a pas, entre autres celle de se dissoudre dans l'eau de mer, ce qui le rend fort utile pour l'avitaillement des navires dont l'eau douce doit être ménagée. Ils le livrent a bien meilleur marché et par conséquent obtiennent généralement la préférence. Nous appelons sur ce fait l'attention de nos manufacturiers et de nos négocians.

L'huile de palme est en Angleterre et aux États-Unis l'objet d'un immense commerce (1). Depuis quelques années l'on a commencé à Marseille à fabriquer du savon à l'huile de palme. Jusqu'à présent une seule manufacture (celle de MM. Roulet et Gilly) s'est livrée avec étendue et succès à cette fabrication déjà exploitée à Nantes sur d'assez larges bases. Cet exemple ne tardera pas sans doute à trouver des imitateurs, et notre exportation de savon à l'huile de palme qui a été en 1840 de 63,825 kil., en 1841 de 47,541 kil., grandira et tentera de disputer aux savons anglais la consommation des marchés étrangers, qui est fort considérable (2).

En 1835, Marseille a recu 268 quintaux métriqnes huile de palme, presque tout du Sénégal. — En 1836, 2,283, dont 2,154 venaient du Maroc où ils avaient été expédiés d'Angleterre dans l'espoir de les faire admettre comme provenant de la côte d'Afrique; il en fut mis seulement 506 quintaux métriques en consommation l'année suivante.

En 1837, l'importation a été de 223 quintaux métriques.

En 1838, de 1975, dont 1,928 de la côte d'Afrique.

En 1839, de 1,141 de toutes provenances.

En 1840, de 1,386 de toutes provenances.

En 1841, de 5,289 de toutes provenances.

Les importations spéciales de la côte d'Afrique sont relevées au tome II, page 379.

(1) En 1827, la quantité d'huile de Palme importée en Angleterre de la côte d'Afrique a été de 47,148 quintaux métriques de 100 kil.— En 1830 de 106,738. — en 1836, de 138,519. — En 1840, de 157,752. — En 1841, de 197,171.

Liverpool, Bristol et Londres ont des fabriques de savon jaune sur une très vaste échelle. En 1831, un seul de ces établissemens à Liverpool produisait par semaine 120,000 livres de savon.

(2) Les états publiés en Angleterre par l'administration, comprennent dans un même article les savons et les chandelles, dont l'exportation en 1840 s'est

En 1837, sur le rapport de M. de Maisonneuve, actuellement directeur de la division du commerce extérieur au ministère du commerce, la *Société de Statistique* votait des médailles d'encouragement aux personnes qui s'occupaient avec le plus de zèle de la fabrication du savon à l'huile de palme.

« Il y a là, disait M. de Maisonneuve, pour l'industrie mar-
» seillaise une conquête à faire. Cette conquête serait facile puis-
» que Marseille possède les meilleurs procédés de saponification,
» et elle serait d'autant plus précieuse, qu'avec la soude factice,
» la résine et le galipot qui sont trois produits indigènes, le prin-
» cipal élément du savon jaune est une matière (l'huile de palme)
» que nos navires trouveraient à charger en abondance sur les
» côtes occidentales d'Afrique, en échange des produits français...
» Ce qui donnera de l'essor à notre navigation et des débouchés
» à nos manufactures. Le commerce y trouvera de nouveaux
» moyens d'échange, tant avec la côte d'Afrique qu'avec les pays
» que l'Amérique et l'Angleterre sont maintenant en possession
» exclusive d'approvisionner de savon jaune (1).

» Les savonneries, de leur côté, auront plus d'activité pour
» subvenir à une plus grande exportation et à l'accroissement
» que pourra prendre la consommation intérieure par suite de
» de l'abaissement du prix.

» Ce sont tous ces motifs qui, pris en grande considération
» par le gouvernement, ont fait réduire les droits d'entrée sur
» l'huile de palme à la moitié des droits imposés sur l'huile d'o-
» live et promettre à cette fabrication le drawbach accordé à
» celle d'olive. »

Voici l'état des exportations de savon jaune en 1840 et 1841 :

élevée à 17,331,000 fr. valeur officielle, et à 11,266,000 fr. valeur déclarée. En France, pendant la même année, l'exportati.n du savon présente un chiffre de 2,255,680 fr., y compris 54,560 fr. de savon d'huile de palme, celle de la chandelle est de 1,682,605 fr.

(1) Ces pays sont les bords du golfe du Mexique, le Brésil, Buénos-Ayres, le Chili, le Pérou, l'Afrique, l'Asie, Haïti et les îles des divers Océans.

Savon à l'huile de Palme exporté de Marseille avec prime.

	1840.	1841.
Suède et Allemagne.................. K.	108	1,709
Hollande et Belgique	1,304	1,103
Angleterre et Possessions..................	329	—
Toscane, Sardaigne et Deux-Siciles........	7,250	1,597
Turquie..................................	86	84
Algérie	384	648
Suisse....................................	796	24,447
Côte occidentale d'Afrique................	160	—
Haïti.....................................	16,320	15,006
Iles Danoises d'Amérique..................	8,110	—
Colombie..................................	5,186	50
Uruguay	301	92
Océan.....................................	313	—
Brésil....................................	4,346	—
Martinique	3,623	2,256
Guadeloupe	1,359	—
Sénégal...................................	10,756	549
Cayenne	2,816	—
Terre-Neuve...............................	278	—
Totaux..................... K.	68,825	47,541

C'est surtout dans l'exportation à l'étranger qu'est l'avenir du savon d'huile de palme. La consommation intérieure est largement satisfaite par les savons d'huile d'olive, protégés par d'anciennes habitudes, et dont l'abandon d'ailleurs n'aurait aucun motif. Aussi, la réduction du droit d'entrée sur l'huile de Palme n'a pas produit tout l'effet qu'on en attendait. En présence du remboursement des droits à la sortie, cette réduction ne pouvait donner au savon jaune de nouveaux débouchés extérieurs, les seuls auxquels il puisse prétendre. L'étranger est même porté à préférer le savon d'olive, qui jouit d'une prime de 25 francs, tandis que le savon de palme n'en obtient qu'une de 4 francs. Si donc, le gouvernement veut développer cette industrie ainsi que le commerce avec la côte

d'Afrique, il doit s'attacher à encourager la consommatiou extérieure du savon jaune bien plus que sa consommation à l'intérieur, et pour cela, élever la prime d'exportation.

Dans l'état, la principale consommation des savons de Marseille se fait en France, puisque sur 500,000 quintaux métriques fabriqués, il ne s'en exporte que 27 à 40,000. Presque tout le reste s'expédie pour les ports français de l'Océan et de la Méditerranée et pour l'intérieur, par terre. Les envois les plus considérables se font pour le Havre et Rouen.

De Rouen on les dirige sur Paris, principal marché de consommation.

Quelques essais ont été faits pour disputer à Marseille ce grand marché.

Une société exploite deux fabriques de savon à Paris et une à Rouen. Elles emploient des huiles d'Espagne, des huiles et ressences qu'elles tirent de la Provence, des huiles d'œillette, et depuis quelque temps, beaucoup de graisses et saindoux.

Elles produisent un savon analogue aux qualités secondaires de Marseille. Elles pourraient faire aussi les premières qualités, mais leur prix de revient est trop élevé.

On assure que ces fabriques donnent des bénéfices. Toutefois on est tenté d'inférer du chiffre de leur production, que ces bénéfices ne sont pas aussi brillans qu'on s'est plu à le dire, puisque pouvant produire 60,000 caisses (1) par an, les deux fabriques de Paris ne produisent guères que 25,000 caisses.

La fabrique de Rouen en produit 12 à 15,000 par an.

Outre ces trois fabriques qui produisent du savon analogue à celui de Marseille, il en est 6 autres qui font par an 25,000 caisses savons jaunes ou à base animale, c'est-à-dire, faits avec de la graisse au lieu d'huile, et dont la consommation s'étend à mesure que le prix du savon de Marseille s'élève et *vice versâ*.

La concurrence des fabriques de Paris et de Rouen a peu nui à Marseille, riche de nombreux avantages qu'on ne pourra que très difficilement lui enlever, riche surtout de la perfection apportée à cette fabrication par plusieurs de ses industriels. Elle renferme une population ouvrière nombreuse, exercée qui se recrute aisé-

(1) Le poids d'une caisse est de 128 à 130 kil.

ment et se maintient toujours au niveau des besoins. Le fabricant du Nord, au contraire, n'a eu jusqu'ici que des ouvriers venus de Marseille, auxquels il donne un salaire plus élevé et qu'il est tenu de payer, même dans les temps de chomage.

Marseille a aussi un avantage spécial soit pour les huiles de graines à cause de sa proximité de l'Egypte, du Levant et de la mer Noire, soit pour les huiles d'olive dont elle est le grand entrepôt.

Les producteurs de Paris et de Rouen, n'ayant pas de marché, sont obligés à un approvisionnement permanent considérable qui rend pour eux inévitables toutes les chances contraires.

Néanmoins, les fabricans de Marseille doivent s'attendre à de nouveaux et plus grands efforts de la part de leur rivaux du nord, et redoubler de soins et d'attention pour maintenir leur supériorité.

Si l'expédition de nos savons pour les ports français de l'Océan est encore, en général, à peu près de la même importance qu'en 1827, ainsi qu'on la vu dans le chapitre sur les mouvemens du grand cabotage (1), elle éprouve, en particulier, sur les points approvisionnés par les fabrique du nord, une diminution depuis quelques années. Nos savonneries, il est vrai, ne se ressentent pas de cette diminution ; elles ont même, on vient de le voir, accru leur production parce que la consommation a grandement augmenté partout; d'ailleurs il est à remarquer que la décroissance de nos envois sur Paris tient à des causes passagères et surtout à l'élévation du prix des huiles ; que cette cause agissant moins fortement en 1842, les chargemens pour Rouen ont, dans les 9 premiers mois de cette année, surpassé ceux de toute l'année 1841; mais il n'en est pas moins certain que nous ne profitons pas à Paris comme sur d'autres points des progrès de la consommation, et c'est là un fait que je livre à l'appréciation et à la sollicitude de nos fabricans de savon.

Voici, à l'appui, le relevé du nombre de caisses expédiées depuis 1836, pour les principaux ports de l'Océan :

(1) Tome III, page 105.

Caisses de savon expédiées de Marseille.

PORTS DE DESTINATION.	1836	1837	1838	1839	1840	1841
Rouen (1).	113,037	102,516	107,403	84,751	83,351	69,073(2)
Nantes...	40,395	38,271	39,648	38,497	37,841	31,116(3)
Caen.....	13,602	7,849	8,717	8,012	9,106	8,192
St-Valéry.	20,205	16,006	18,952	18,944	24,541	17,758

Il a été envoyé, en outre, de Marseille pour les ports français de la Méditerranée, en 1838, 129,682 quintaux métriques savon. — En 1839, 133,593. — En 1840, 25,441. La diminution en 1840 est trop forte pour pouvoir être expliquée par les interruptions fréquentes de la navigation du Rhône qui ont souvent forcé d'expédier les savons par terre au lieu de les diriger par mer sur Arles ; elle doit être le résultat d'une erreur dans la rédaction des états du cabotage publiés par l'administration.

Les fabriques de savon de Marseille s'alimentent presque exclusivement à l'étranger pour les huiles d'olive qu'elles emploient. Voici le tableau des quantités importées depuis 1826.

Huiles d'olive pour fabrique importées de l'étranger à Marseille.

(Tonnes de 1,000 kil.)

Année	Tonnes	Année	Tonnes
1826	21,186	1834	30,352
1827	29,264	1835	22,971
1828	32,683	1836	23,833 (4)
1829	26,935	1837	29,324
1830	26,438	1838	25,821
1831	27,270	1839	29,403
1832	30,688	1840	31,819
1833	38,011	1841	24,705 (5)

(1) La plupart des envois portés dans les états du cabotage au compte du Havre, sont ici réunis à ceux de Rouen.

(2) Dans les neuf premiers mois de 1842 il en a été expédié 69,142 caisses.

(3) Dans les neuf premiers mois de 1842 il en a été expédié 38,115 caisses.

(4) A partir de 1836, les chiffres comprennent ensemble les huiles de fabriques et les huiles comestibles, par suite de la loi du 2 juillet 1836, qui a soumis les unes et les autres aux mêmes droits. La moyenne des importations étrangères d'huile comestible, de 1832 à 1835, étant de 2,000 tonnes, on peut déduire cette quantité sur les années postérieures à 1835 pour établir l'importation des huiles pour fabrique.

(5) C'est par suite d'une faute d'impression que dans le résumé du livre III, l'importation de l'huile d'olive en 1841 n'est portée que pour 14,705 tonnes.

Les quantités importées en 1833 et 1834, et de 1839 à 1841, provenaient des pays suivans :

(Quantités en tonnes de 1,000 kil.)

	1833.	1834.	1839.	1840.	1841.
Angleterre et possessions....	183	529	3	292	489
Espagne....................	11,583	374	1,850	7,893	446
Autriche..................	1	26	74	2	—
Sardaigne.................	17,001	23,084	14,539	10,238	7,025
Deux-Siciles.............	2,116	547	4,522	6,369	2,864
Autres États d'Italie.........	20	271	1,689	539	551
Grèce.....................	—	607	310	93	791
Turquie...................	—	1,538	5,949	3,434	10,508
Etats Barbaresques.........	6,691	2,687	457	2,957	2,019
Algérie...................	412	1,185	8	1	10

Il a été importé en outre à Marseille des ports français de la Méditerranée (y compris la Corse) en 1838, 3,736 tonnes huile d'olive. — En 1839, 951. — En 1840, 2,020. — En 1841 la Provence n'en a fourni aux fabriques que 16 tonnes, la Corse 111.

La récolte de 1841 à 1842 en Provence a été abondante. Elle a livré aux fabriques de Marseille environ 2,900 tonnes.

La totalité des huiles de toute espèce, mises en consommation pendant les onze premiers mois de 1842, a été de :

320,040 hectolitres, soit à 90 kil. par hect...... 28,804 tonnes.

La quantité d'huile d'olive, de toute provenance, entrée dans le port de Marseille a été 278,469 hectolitres, dont 55,229 n'ont fait que transiter, reste pour la consommation 223,240 hect., soit 20,092 tonnes.

8,712 tonnes.

Ce dernier chiffre de 8,712 tonnes représente les huiles de graines consommées et les huiles d'olive entrées par terre pendant les onze premiers mois de 1842.

Avant la Révolution, les importations à Marseille d'huiles étrangères variaient de 15 à 20 millions de kil. par an (1).

Dans ces quantités, les provenances du Levant et de la Barbarie entraient pour la proportion suivante :

(1) En 1792, il fut importé en France 16,827,739 kil. huile d'olive et 1,009,655 kil. huile de graine.

Huiles importées à Marseille du Levant et de la Barbarie de 1777 à 1785.

(Quantités en milléroles de 64 litres ou 58 kil.)

ECHELLES.	1777	1778	1779	1780	1781	1782	1783	1784	1785
Smyrne..	159	»	»	»	»	»	598	»	2,783
Morée...	18,287	14,862	523	15,431	5,540	21,726	7,351	15,366	16,460
Canée...	»	22,830	5,782	17,565	8,465	12,370	13,839	17,107	10,528
Tunis...	6,387	»	»	»	25,686	24,994	30,044	2,250	42,329
Alger...	1,235	»	659	52	»	1,761	13	3,078	2,553
Tripoli de Barbarie.	118	»	»	»	»	698	6	»	»
Totaux	26,186	37,692	6,964	33,048	39,691	61,549	51,851	37,801	74,653

Voici, d'après les états de l'octroi, les quantités d'huile de toute espèce consommées à Marseille depuis 1811, savoir :

1811, 151,360 hectolitres.— 1812, 102,505.— 1813, 121,750. — 1814, 165,132. — 1815, 179,988. — 1816, 206,939. — 1817, 126,454.— (De 1818 à 1823 le droit ne porte plus que sur les comestibles, le chiffre le plus élevé fut de 5,789 hect.) — 1824, 477,182 (1).— 1825, 265,669.— 1826, 246,772.— 1827, 288,317 — 1828, 300,792. — 1829, 247,955. — 1830, 273,257. — 1831, 251,545. — 1832, 337,028. — 1833, 311,876.— 1834, 308,734. — 1835, 241,207. — 1836, 321,944.— 1837, 318,695.— 1838, 331,537. — 1839, 315,323. — 1840, 377,714. — 1841, 288,502 hectolitres.

On peut suivre dans la progression de ces nombres la marche ascendante de la fabrication. 360,000 hect. d'huile employés en 1840, représentent 560,000 q. m. de savon.

La même progression se remarque dans la consommation des soudes.

En 1834, il en est introduit 19,774 tonnes de 1,000 kil.— en

(1) Ce chiffre représente non seulement les huiles entrées dans l'année, mais encore les huiles en magasins qui furent recensées à l'époque où le droit fut rétabli.

1835, 19,160. — En 1836, 23,876. — En 1838, 22,789. — En 1839, 21,143. — En 1840, 23,608. — En 1841, 22,148 (1).

L'Espagne nous fournit toujours des soudes naturelles; elle nous en a envoyé en 1839, 728 tonnes. — En 1840, 1,998.— En 1841, 1,958 (2).

L'Egypte nous a expédié en 1841, 763 tonnes natron. Il n'en a été mis en consommation que 26.

Le suif et le saindoux sont également employés dans la savonnerie; les quantités entrées sont de 368 tonnes, en 1838. — 474, en 1839. — 983, en 1840. — 1,085, en 1841 (3).

Parmi les huiles employées dans la savonnerie et dont je viens de donner les quantités d'après les registres de l'octroi, il en est une partie provenant de graines oléagineuses dont la fabrication est devenue à Marseille, une branche considérable d'industrie, objet du chapitre suivant.

(1) De 1840 à 1841 la consommation des huiles a diminué de 25 pour cent, tandis que celle des soudes n'a fléchi que de 6 pour cent. Il résulte de ce fait la preuve que plusieurs fabricans font entrer dans la composition du savon non seulement le suif et le saindoux, mais encore une proportion toujours plus forte de soude.

(2) Une circulaire du 15 novembre 1842 a porté à la connaissance du commerce une décision ministérielle statuant qu'à l'avenir les soudes importées de l'étranger ne seront admises à la consommation qu'autant qu'elles marqueront 20 degrés à l'alcalimètre. Cette mesure équivaut à une prohibition formelle des soudes d'Espagne, car elle sont loin de contenir 20 degrés d'alcali. Nous ne savons jusqu'à quel point on peut ainsi, par voie de circulaire, prohiber un produit étranger. Ce qu'il y a de certain, c'est que cette prohibition sera funeste à la savonnerie, obligée désormais de subir la loi de deux fabricans qui seuls peuvent produire des soudes *salées* analogues à celles d'Espagne, dont l'emploi dans une certaine proportion est indispensable.

(3) L'octroi a constaté en outre, en 1841, l'entrée de 1,486 tonnes graisse.

CHAPITRE XVIII.

HUILERIES DE GRAINES.

Importance de cette industrie. — Graines de lin. — De Sésame. — Autres. — Quantités de graines importées de 1832 à 1842. — Prix. — Nombre des fabriques. — Des ouvriers. — Production.

La consommation toujours croissante de nos fabriques de savon en huile d'olive jointe à une série de mauvaises récoltes, en a élevé le prix à un taux exagéré (1), et en a considérablement diminué les quantités présentes sur notre marché.

Les huiles de graine ont été appelées à suppléer à l'insuffisance de celles d'olive (2). Elles ont maintenu le travail dans les savonneries. Elles ont fait plus, elles ont créé à Marseille une branche d'industrie de la plus haute importance.

De nombreuses usines, représentant un capital énorme, ont été établies sur une vaste échelle, avec générateurs, machines à feu, presses hydrauliques, etc. Elles ont provoqué, en outre, la création de plusieurs ateliers de mécanique, dans lesquels aussi beaucoup de capitaux sont engagés et qui donnent de l'occupation à un grand nombre d'ouvriers.

Utiles à l'industrie, elles ne l'ont pas moins été au commerce. Elles ont activé nos relations avec les ports russes de la Mer Noire et avec tout le littoral de la Méditerranée ; elles ont ranimé la navigation et employé plus de 200 navires par an, au moment où tant d'autres objets de transport leur manquaient.

Les tourteaux fournis par les huileries de graines ont offert à

(1) Voici les prix des huiles d'olive pour fabrique au commencement de juin de chaque année depuis 1834, constatés par les courtiers royaux : 1834, 107 fr, l'hectolitre. — 1835, 134. — 1836, 125. — 1837, 113. — 1838, 112 fr. — 1839, 121. — 1840, 125. — 1841, 140. — 1842, 128.

(2) Cette substitution des huiles de graine aux huiles d'olive est un fait qui s'est manifesté toutes les fois que celles-ci ont été rares et chères. On lit dans le *Moniteur* du 22 février 1818, que les classes inférieures à Marseille étaient obligées de recourir aux huiles de graine, même pour les besoins du ménage, parce que le prix de l'huile d'olive était inabordable pour le peuple.

notre agriculture un excellent engrais et un nouvel aliment aux exportations de la France pour l'étranger (1).

Cette industrie favorable à tant d'intérêts, source féconde de travail pour les populations de nos contrées, fut néanmoins attaquée avec violence dans la session de 1841. Un amendement tendant à élever le droit d'entrée sur les graines oléagineuses fut présenté à la Chambre des députés. Il fut repoussé, grace aux efforts de notre député, M. Reynard. Son adoption eût porté un coup fatal aux industries méridionales. Les huiles de graine ne doivent qu'à l'infériorité de leur prix l'immense consommation qui en est faite. Que ce prix soit élevé par suite de l'augmentation des droits d'entrée, la consommation diminuera, s'arrêtera peut-être; et d'immenses valeurs seront détruites, de nombreux ouvriers privés de travail.

Et dans quel intérêt ruinerait-on ainsi tant de manufactures fondées sur la foi de la législation? Dans celui des producteurs du nord? Mais le haut prix auquel se soutiennent les huiles indigènes prouve qu'elles n'ont pas besoin de protection.

Cette industrie ne s'exerçait d'abord que sur les graines de lin. Bientôt on s'aperçut que la graine de sésame renfermait une proportion bien plus grande d'huile, et que cette huile, se rapprochant beaucoup de celle d'olive, était infiniment plus convenable que celle de lin à la fabrication du savon. Depuis, l'importation des graines de sésame n'a cessé de faire des progrès, et elle en fera encore l'année prochaine, parce que la faveur dont cette graine jouit à Marseille, en a multiplié partout la culture: aux graines de lin et de sésame se sont jointes aussi celles de ravison, de coton, d'arachide, et tout récemment encore celle de pavot qui a offert des résultats satisfaisans.

En 1832, l'importation des graines de lin à Marseille (commerce spécial) se bornait à 250 tonnes de la mer Noire (2). — En 1833, elle était de 563. — En 1834, de 686. — En 1835, les graines oléagineuses de toute sorte, importées à Marseille, présentaient un total de 1,048 tonnes. — En 1836, de 2,117. — En

(1) Il a été exporté en 1839, 2,312 tonnes de tourteaux.— En 1840, 7,649.— En 1841, 8,266. — La production ayant été en 1841 de plus de 20,000 tonnes, l'agriculture nationale en a consommé 12,000.

(2) Les chiffres du résumé du livre III comprennent toutes les espèces de graines oléagineuses et sont ceux du commerce général.

1837, de 2,618. — En 1838, de 7,364. — En 1839, de 10,576. — En 1840, de 16,784. — En 1841, de 29,045. — Dans les neuf premiers mois de 1842, il en a été importé 27,782 tonnes, dont 12,690 en graines de lin, 10,842 de sésame, 2,596 de ravison, 1,079 de coton et 575 d'arachide.

Cette dernière graine est arrivée pour la première fois, dans ces derniers temps, par chargemens entiers. Elle paraît réussir parfaitement dans les États-Unis, et comme sa culture n'exige pas de grands soins, il est probable qu'il en viendra plus tard de ce pays des quantités fort importantes.

Nous en avons reçu du Sénégal, où elle croît d'elle-même et en abondance. Dès que les indigènes reconnaîtront que cette culture est lucrative, ils ne manqueront pas de lui donner un immense développement.

L'arachide est devenue une branche importante du commerce que font les anglais en Gambie. MM. Régis frères, qui exploitent avec succès le commerce du nord-ouest de l'Afrique, et qui s'appliquent avec un zèle digne d'éloge à nous y créer de nouveaux débouchés, ont fait acheter cette année, en Gambie, 300,000 kil. de graine d'arachide et en ont fait traiter d'avance 500,000 pour l'année prochaine. Destinées à être converties en huile dans les usines de Marseille, ces graines, qui ne coûtent en Afrique que 20 francs les 100 kil., se vendent couramment en France au prix de 37 à 38 francs, et le gouvernement a jugé le commerce auquel elles ont commencé à donner lieu assez digne de protection pour en réduire le droit d'entrée à 1 fr. les 100 kil. (1).

Les prix du marché, au mois de novembre 1842, sont ainsi qu'il suit : Graines de sésame, 55 fr. les 100 kil. — De lin, 31 fr. — De ravison, 22 fr. — D'arachide, 38 fr. — De pavots, 53 fr.

En 1834, quatre fabriques faisaient à peine quelques tonnes d'huile de lin par an. A la fin de 1840 il en existait dix-huit, produisant 4 à 5,000 tonnes.

Aujourd'hui on en compte 36, dont 10 sont en construction ; 20 ont pour moteur la vapeur ; 14, des chûtes d'eau ; 2 anciennes et peu importantes sont mues par des chevaux.

Ces 36 usines doivent employer directement 7 à 800 ouvriers ; et indirectement aussi un nombre fort considérable à cause des

(1) Rapport de M. Gautier au nom de la commission dn Sénégal.

transports continuels de la graine d'abord, puis de l'huile et surtout des tourteaux.

Pour évaluer l'importance de la production, il suffit de réduire en huile, d'après le rendement habituel, les diverses quantités de graines arrivées durant les dernières années. La graine de sésame rend de 48 à 50 pour cent suivant la provenance, celle de lin ne rend que de 28 à 30 pour cent.

Ainsi, en 1840, il est arrivé :

134,328 quintaux métriques graines de lin, formant au rendement moyen de 29 pour cent.......................... 38,955 q. m.

48,168 q. m. graines de ravison au rendement moyen de 20 pour cent.......................... 9,633 q. m.

Huiles produites en 1840.......... 48,588 q. m.

En 1841 (1), l'importation a été de :

237,818 q. m. graines de lin, donnant au rendement moyen de 29 pour cent................ 68,967 q. m.

68,613 q. m. graines de ravison produisant.... 13,722 q. m.

18,348 q. m. graines de coton, dont nous ne pouvons évaluer exactement le rendement, parce que cette graine est exploitée par un seul fabricant, possesseur d'un procédé pour en décolorer l'huile. Nous portons pour mémoire.................. 6,000 q. m.

20,609 q. m. graines de sésame produisant au rendement moyen de 49 pour cent.............. 10,098 q. m.

Huiles produites en 1841........ 98,787 q. m.

Soit près de 10,000 tonnes.

Le prix de l'huile de lin s'est maintenu en 1837 et 1838 de 90 à 92 fr. les 100 kil. En 1839 elle était tombée à 80 fr. Aujourd'hui (novembre 1842), elle se vend 95 fr. En janvier elle était à 102 francs.

L'huile de Sésame se vend 125 fr. les 100 kil (2).

Pour évaluer la valeur de la production en 1841, nous pouvons calculer les 98,787 q. m. huile à raison de 100 fr. chaque,

(1) Les chiffres de ces importations émanent des notes du commerce; ils présentent quelques différences avec ceux de la douane que j'ai donnés ci-dessus.

(2) Au moment de mettre sous presse (décembre 1842) l'huile de lin se vend 83 fr. les 100 kil., celle de sésame 114 fr.

et nous avons une somme de..................	9,878,700 fr.
Il est sorti, en outre des huileries, environ 200,000 quintaux métriques tourteaux, qui, à 12 fr. prix moyen (1).........................	2,400,000 fr.
	12,278,700 fr.

L'année 1842 présentera une création de valeur beaucoup plus considérable. L'huile de Sésame a assuré l'avenir de cette industrie. L'huile de lin mise dans une trop forte proportion faisait du mauvais savon : il n'en est pas de même de celle de sésame. Cependant, l'huile d'olive est toujours l'huile type, l'huile par excellence pour la savonnerie, les autres qualités ne sauraient la remplacer complètement, et plus elle entrera dans la composition des savons, plus ceux-ci seront d'une belle qualité.

Les savonniers le savent, et tout en adoptant les huiles de graine comme un utile auxiliaire, ils consomment d'autant plus d'huile d'olive qu'ils tiennent davantage à la beauté de leurs produits.

CHAPITRE XIX.

SOUDES ARTIFICIELLES, SELS DE SOUDE, ACIDES SULFURIQUES, SOUFRE RAFFINÉ ET AUTRES PRODUITS CHIMIQUES.

§ Ier. — *Soudes artificielles.*

Premières fabriques en 1808 et 1809. — Prix de 1810 à 1842. — Production. — Statistique de cette industrie en 1830. — de 1837 à 1841. — Son importance. Attaques dont elle fut l'objet en 1814. — Coalition entre les fabricans. — Moyens de développer cette industrie. — Exportations.

Dans le 17e siècle, Marseille tirait les soudes du territoire d'Arles, et cette production végétale était tellement abondante dans cette fertile contrée, qu'elle suffisait encore à la consommation qui s'en faisait en Espagne et en Italie (2) ; mais la consommation du savon

(1) Les tourteaux de lin étaient, en janvier 1842, à 16 fr. les 100 kil. En novembre ils sont à 12 fr. 50 c. Ceux de ravison à 11 fr. Ceux de Sésame à 8 fr.

(2) *Quiqueram de laud. Provinc.* page 294.

ayant pris un rapide accroissement, nous devînmes, à notre tour, tributaires de l'Espagne et de l'Italie.

Les guerres de la Révolution et de l'Empire avaient interrompu nos rapports avec ces deux contrées ; nos savonneries allaient périr faute de ces matières, dont le prix avait décuplé, lorsque la science vint à leur secours et suppléa à l'absence des soudes naturelles.

Depuis long-temps, on avait reconnu la soude dans le sel marin; mais cette précieuse découverte avait été jusques-là considérée comme plus brillante qu'utile, parce qu'on ne croyait pas à la possibilité de fabriquer économiquement l'acide sulfurique, agent indispensable pour la décomposition du sel marin.

Les premiers essais furent heureux ; des fabriques furent établies à Marseille en 1808 et 1809 ; le gouvernement s'empressa d'encourager et de protéger cette nouvelle industrie, en accordant aux fabriques de soude la franchise de l'impôt sur le sel, et en prohibant les soudes étrangères. De beaux bénéfices furent réalisés(1).

Marseille était de toutes les villes de France la plus heureusement placée pour répondre avec succès à l'appel du gouvernement. Recevant directement les soufres et les salpêtres, entourée de nombreuses salines, de mines de charbon et de masses considérables de pierres crayeuses, elle possède tous les élémens nécessaires pour la fabrication de la soude.

Les progrès furent rapides. En 1810, les soudes d'Espagne, de 120 fr. étaient tombées à 55 fr. le quintal *table* (de 40 k. 8 h.) ; au mois de juillet de la même année, date du décret qui prohiba les soudes étrangères, les soudes factices, qui d'abord avaient été à 80 fr. le quintal *table*, étaient côtées 55 fr.; au mois de novembre, elles l'étaient à 54 ; puis en 1811, au mois de juin, on les vendait de 18 à 22 fr.; en 1814, à 10 et 12 fr.; en 1829 elles étaient à 4 fr. 50, soit environ 11 fr. les 100 k.

Cet avilissement du prix amena un arrangement entre divers fabricans, dans le but d'acheter tous les sels des marais salans pour plusieurs années, et par ce moyen s'affranchir de toute concurrence. Les prix montèrent alors à 17 ou 18 fr. les 100 kil.

(1) Leblanc, inventeur du procédé qui a élevé tant de fortunes, après avoir consacré toute la sienne à créer et perfectionner cette industrie, se vit réduit à la dernière indigence. Il venait de se suicider au moment où on lui apportait le brevet d'une pension du gouvernement.

Aujourd'hui l'association, frappée par les tribunaux, a cessé d'exister, les prix varient suivant les besoins du marché. Ils sont en ce moment (novembre 1842) à 15 fr. les 100 k.

En 1814, il existait à Marseille ou dans ses environs 8 fabriques de soudes.

Depuis, 24 fabriques plus ou moins importantes se sont successivement élevées (20 dans les Bouches-du-Rhône, 4 dans le Var); quelques-unes ont coûté plus de 800,000 fr., et ce n'est pas exagérer en évaluant toutes ces constructions à 15 millions (1).

Voici un apperçu de leur production depuis 1810 :

Soudes fabriquées.

En 1810	18,933	q. m.
1812	53,563	»
1814	69,938	»
1816	129,031	»
1818	155,088	»
1820	180,000	»
1821	177,000	»
1822	198,000	»
1823	235,000	»
1824	237,000	»
1825	271,000	»
1826	249,000	»
1827	332,000	»
1828	300,000	»
1829	240,000	»

La *Statistique des Bouches-du-Rhône* renferme le tableau suivant des fabriques de soude factice répandues dans le département, d'après le dénombrement fait en 1828, avant l'établissement du monopole.

(1) *Moniteur* du 18 Mars 1832.

LOCALITÉS.	NOMBRE d'établissemens.	QUANTITÉS de sel décomposé annuellement.	QUANTITÉS d'acide sulfurique employé.	QUANTITÉS de soudes fabriquées.	FABRIQUES qui ont cessé depuis 1829
		Q. M.	Q. M.	Q. M.	
Marseille...	6	60,000	65,000	90,000	3
Auriol.....	2	20,000	20,400	30,000	1
Fos.......	1	26,000	28,000	40,000	—
Fuveau....	1	12,000	12,000	18,000	—
Istres.....	1	26,000	28,000	40,000	—
Lambesc...	1	—	—	—	1
Septèmes..	4	36,000	38,000	54,000	1
Vitrolles...	2	13,000	14,000	20,000	1
Berre......	1	17,000	18,000	26,030	—
Marignane.	1	—	—	—	1
Totaux..	20	210,000	223,400	318,030	8

Valeur des produits.

318,000 q. m. soude brute....... à 17 fr. 5,406,000 fr.

A déduire :

223,400 q. m. acide sulfurique de 50 à 51°, à 12 fr. 50	2,792,500	
210,000 q. m. sel marin, à 1.50	315,000	
318,000 q. m. craie, extraction, transport, etc., à 1 fr.	318,000	
210,000 q. m. poussière de charbon, à 2 fr.....	420,000	
250,000 q. m. charg. de houille pour la grille, à 2 fr. 50.	625,000	
	4,470,500	
Salaires de 800 ouvriers, à 600 f.	480,000	
Entretien de 100 chevaux, à 500 francs....................	50,000	5,231,400 »
Loyer, transports, entretien des bâtimens, reconstruction, indemnités diverses, frais généraux, etc..................	230,900	

Bénéfice aux exploitans.... 174,600 fr.

De 1837 à 1841, la production moyenne, soit en soudes, soit en sulfates, a été ainsi qu'il suit :

Production annuelle des fabriques de soude du département, de 1837 à 1841.

LOCALITÉS.	SULFATE de soude ordinaire	SULFATE de soude riche.	SOUDE.	TOTAL des produits.	SEL LIVRÉ pour la fabrication.
	Q. M.	Q. M.	Q. M.	Q. M.	Q. M.
Vallon de l'Un..	4,103	11 (1)	40,458	44,572	27,062
Trou des Capelans	2,500	—	15,430	17,930	9,938
Septèmes (4 fabr.)	10,321	1,377	82,944	94,642	57,731
Pinchinier	2,315	—	25,054	27,369	17,147
Fuveau........	1,268	3,890 (2)	10,088	15,246	8,209
Goudes........	2,523	311	23,842	26,676	15,061
Montredon.....	3,267	—	26,648	29,915	16,550
Ponteau.......	2,340	997	26,759	30,096	17,544
Pointe de Berre.	4,062	12,871	20,809	37,742	27,037
Rassuens.......	2,898	10,118	15,507	28,523	20,429
Plan d'Aren....	4,165	2,596	39,799	46,560	31,576
La Redonne (3)	664	—	6,352	7,016	3,954
TOTAUX......	40,426	32,171	333,690	406,287	252,238

Totaux de chacune des années de la période quinquennale ci-dessus.

ANNÉES.	SULFATE de soude ordinaire.	SULFATE de soude riche.	SOUDE	TOTAL des produits.	SEL LIVRÉ. pour la fabrication.
	Q. M.	Q. M.	Q. M.	Q. M.	Q. M.
1837....	40,654	35,228	304,625	380,508	237,866
1838....	41,681	26,995	341,156	409,832	257,521
1839....	42,975	30,372	332,594	405,941	255,625
1840....	38,760	32,568	325,148	396,476	249,267
1841....	37,103	31,783	340,119	409,006	255,775

(1) C'est la production de 1841 seulement. Il n'en a pas été fait dans les années précédentes.

(2) En 1841 il en a été produit 9,249 quintaux métriques.

(3) La fabrique de *la Redonne* n'a commencé à travailler qu'en 1838, et n'a produit de la soude qu'en 1839. Son travail moyen de trois années figurant dans ce tableau quinquennal, il en résulte une légère exagération dans les totaux. Pour obtenir un chiffre rigoureusement exact, il suffit de prendre la moyenne de l'état suivant.

On peut donc apprécier la valeur de cette production en 1841, par les chiffres suivans :

340,119 quintaux métriques soude, à 15 fr.......	5,101,785 fr.
31,783 q. m. sulfate de soude riche (1) à 18 fr. 50.	587,985
TOTAL....................	5,689,770

En 1830, on évaluait à 90,000 quintaux métriques la production des fabriques situées dans le territoire de Marseille, et le nombre de leurs ouvriers à 250. Maintenant cette production s'élève à 110,000 quintaux métriques.

Les deux tiers environ des soudes fabriquées sont employées dans la savonnerie; une partie, convertie en carbonate de soude sec ou cristallisé, est employée dans les blanchisseries, dans les manufactures de glaces, de cristaux et dans les verreries ; ces dernières consomment aussi depuis quelques années des sulfates de soude. Enfin, une partie est livrée à l'exportation.

« Pour se faire une idée, disait M. Auguis, dans un rapport à la Chambre des députés, séance du 17 mars 1832, pour se faire une idée de l'importance de cette nouvelle branche d'industrie dans les seuls départemens des Bouches-du-Rhône et du Var, il suffit de remarquer :

» 1° Que la main-d'œuvre des quantités ci-dessus de soude et carbonate de soude, à quoi il faut ajouter le sel, le charbon, la craie et les transports qui sont aussi main-d'œuvre, puisque tout est façon, ne s'élèvent pas à moins de 3 millions par an.

» 2° Que les produits tirés en presque totalité du sol français, remplacent l'importation d'une quantité pareille de soudes et potasses étrangères, dont le prix, calculé au plus bas et à l'entrepôt, dépasserait la somme de 15 millions. »

Cette branche d'industrie dont l'utilité avait été si vivement sentie pendant la guerre maritime, parut à quelques-uns peu nécessaire, à d'autres nuisible, lorsque la paix nous ouvrit de nouveau les mers (2).

(1) Le sulfate de soude ordinaire ne se vend pas, les fabricans l'emploient eux-mêmes pour la soude.

(2) La Chambre de Commerce écrivait le 9 décembre 1814 : « La population » entière perdra (par suite du droit sur les soudes étrangères) l'avantage de pouvoir se procurer à bon prix du savon non sujet à gâter le linge, et à attaquer la » santé de ceux qui en font usage... L'on verra tôt ou tard en France les savons » fabriqués avec des soudes artificielles abandonnés. »

On se plaignit de la protection que lui accordaient les tarifs de douanes. On regretta les nombreux navires que le transport des soudes naturelle amenait jadis dans notre port.

Voici comment s'exprimaient à ce sujet, dans un mémoire présenté au roi en 1814, les députés que la ville et la Chambre de commerce envoyèrent à Paris saluer l'avènement de Louis XVIII:

« Les soudes étant une marchandise d'encombrement et de peu » de valeur, occupaient autrefois beaucoup de marins et de navires » à leur transport ; nous les recevions de l'Espagne, de l'Italie et » des côtes de Barbarie, et nous les payions par les produits de » notre industrie et de notre sol ; en Espagne, par nos chapeaux » et nos rouenneries, nos batistes, nos toiles ; en Sicile, par nos » toiles, nos cuirs tannés, nos objets de luxe, de mode, de bijou- » terie et d'horlogerie ; en Barbarie, par nos draps, nos bonnets » et une foule d'autres articles. Loin d'être un tribut payé à l'é- » tranger, comme l'avancent les fabricans, l'importation de la » soude était donc pour nous une des sources de la prospérité pu- » blique que nous risquerions de tarir nous-mêmes en repoussant » tout à fait cette marchandise (1). »

Les députés firent pressentir ce que l'on vit plus tard, une association entre les fabricans de soude dans le but de maintenir leurs produits à un haut prix.

« Si les soudes naturelles ne sont pas reçues librement à Mar- » seille, disaient-ils, les fabricans de soudes factices augmenteront » graduellement le prix de cette marchandise, quelque assurance » qu'ils puissent donner du contraire.

» En admettant, au contraire, les soudes naturelles, il en résultera incontestablement :

» Que le marché sera mieux approvisionné et que les prix seront modérés ;

» Que les fabricans de soude factice seront obligés de perfec- » tionner leur fabrication, de se contenter d'un bénéfice raison- » nable, d'éloigner d'eux, soigneusement, tout reproche de » monopole ;

» Que le fabricant de savon qui n'est pas en même temps fabri-

(1) Dans la lettre déjà citée, la Chambre de commerce évaluait cette importation, sous l'ancien régime, à 300,000 quintaux (de 40 kil. 8 hect.) soit d'Espagne, soit d'Italie; la moitié au moins sous pavillon français. Valeur : 4 à 5 millions de francs.

» cant de soude, ne sera pas obligé de subir la loi dans le prix de
» l'une des principales matières de sa fabrication, et qu'il aura la
» faculté de fabriquer le savon de la manière qu'il croira la plus
» convenable à ses intérêts, à son industrie, à ses connaissances ;

» Que le consommateur français, dont les intérêts ne doivent
» pas être perdus de vue, aura le savon à meilleur marché...

» De tout ce qui vient dê'tre dit, il résulte que les fabricans de
» soude factice sont seuls intéressés à la prohibition des soudes et
» natrons, prohibition nuisible à l'intérêt de la marine, du com-
» merce et de l'industrie.

» Ces fabricans appuient leur cause de l'utilité qu'ils prétendent
» présenter à l'état, en employant un grand nombre d'ouvriers ;
» mais les députés de Marseille, dans un mémoire qu'ils ont eu
» l'honneur de remette à M. le directeur-général des manufactures
» et du commerce, ont prouvé entr'autres choses, que le calcul
» fait à cet égard par les fabricans de soudes factices est extrême-
» ment exagéré ; que le nombre des ouvriers employés par eux
» est de 400 tout au plus pour la ville de Marseille ; qu'il ne peut
» être augmenté, et qu'on ne saurait accorder dans cette ville un
» privilége à cette fabrication, dont l'avantage se fait sentir à un
» si petit nombre d'individus de la classe ouvrière, sans nuire es-
» sentiellement à la totalité de la population de Marseille.

» La concurrence doit suffire à cette fabrication. Si les soudes
» factices valent mieux que les soudes végétales, elles auront la
» préférence sans le secours des droits ; si elles sont moins bonnes
» ou plus chères, pourquoi obligerait-on nos savonniers à em-
» ployer des matières premières qui rendent leurs savons plus
» chers ou moins parfaits. (1). »

A cela l'expérience a répondu : les soudes factices n'ont porté qu'une légère atteinte à notre commerce avec l'Espagne et l'Italie. Les objets que nous fournissions, et que nous fournissons encore à ces pays, ne peuvent leur être livrés, nulle part, avec plus d'avantages qu'à Marseille, et c'est un motif qui nous assure à jamais leur préférence.

D'ailleurs, que ceux qui craignent que ces pays ne manquent

(1) Les députés signataires de ce mémoire étaient MM. Pierre Perron, le marquis Delyle-Saint-Martin, Pierre Plasse, Laget Levieux, Pierre-Honoré Roux et le marquis de Montgrand.

d'objets à importer en France, jettent les yeux sur les immenses quantités d'huiles, de blés, de soufre, etc., qu'ils nous envoient.

Le gouvernement repoussa la demande des députés de la Chambre de Commerce. Et à l'abri de la protection des tarifs, cette fabrication prit, comme on l'a vu, un large et rapide accroissement (1).

Cet accroissement et ce succès, on peut le dire, ont été utiles au pays. Les fabriques établies, pour la plupart, dans des lieux déserts et incultes ont donné de la valeur au sol, y ont amené de nombreux capitaux, établi une population d'ouvriers. Les communes voisines ont trouvé une source de richesses dans les profits prélevés sur les objets de consommation de ces ouvriers et de leurs familles.

Les fabriques de soude ont procuré à nos salines un débouché annuel de 200 à 300,000 quintaux métriques de sel, et à nos mines de houille une consommation de 600,000 hect. de charbon.

La soude artificielle a permis l'emploi des huiles de graine dans la fabrication du savon. Ainsi les départemens du Nord ont été appelés au partage des profits de cette importante conquête de la science et de l'industrie.

La main-d'œuvre entre pour beaucoup dans le prix de la soude. 100 kil. coûtent environ 2 fr. 50 cent. de façon. Ainsi 400,000 q. m. produits dans une année par les fabriques du Var et des Bouches-du-Rhône, procurent un million de francs à la classe ouvrière. Cette somme divisée par le prix moyen de la journé (1 fr. 50 c.) à raison de 300 journées par an, fait subsister plus de 2,000 ouvriers.

On a vu qu'en 1810, les soudes se vendaient 55 francs le quintal *table ;* que l'amélioration toujours croissante des procédés, et sans doute aussi la concurrence, firent descendre ce prix jusqu'à 4 fr. 50 c., soit 5 fr. 50 c, les 50 kil. ; qu'on ne vit de remède aux pertes qui paraissaient résulter de ce bas prix, que dans une association, dans une sorte de coalition. Les fabricans de soude, après

(1) Le droit sur les soudes étrangères fut fixé à 15 fr. par 100 kil. La Chambre des députés étendit ce droit aux natrons. Le conseil municipal, le conseil général du département, le conseil d'arrondissement et la Chambre de commerce réclamaient encore en 1819 et 1820, la suppression ou du moins la réduction de ces droits. La loi du 7 juin 1820 établit le droit sur les soudes à 11 fr. 50 c. les 100 kil. Celui des natrons à 6 fr. 50.

s'être entendus pour l'achat du sel, s'entendirent pour confier la vente de tous leurs produits à une seule personne. Celle-ci, à l'abri de toute concurrence, vendit à 8 fr. 75 centimes ce qui ne se vendait que 5 fr. 50 c. Les fabricans qui ne voulurent pas entrer dans cette association, reçurent annuellement des sommes considérables pour tenir leurs fabriques fermées.

On sent que cet état de choses devait amener de fâcheux résultats.

Voilà une fabrication à l'abri de toute concurrence ; et quelle garantie pour le consommateur là où il n'existe pas de concurrence?

Aussi, les fabricans de savons se plaignirent vivement. Leur industrie, si importante dans notre cité, était à la merci des producteurs d'une de leurs principales matières premières. Le dommage éprouvé était considérable. La hausse, résultat de la coalition, était de 3 fr. 25 c., par 50 kil., soit 6 fr. 50 c. par quintal métriques. La savonnerie de Marseille consommait annuellement alors environ 400,000 milléroles d'huile, ce qui, à 50 k. soude par millérole, représentait 200,000 quintaux métriques de soude. La différence était donc de 1,300,000 fr. C'était un impôt énorme prélevé sur la savonnerie et sur le consommateur.

Un grand nombre d'ouvriers demeurèrent sans travail par suite de l'inaction payée de plusieurs fabriques.

Il n'est pas bien que l'on prélève sur le public de quoi payer largement l'oisiveté de quelques fabricans (1). Cela est contraire à tous les principes. C'est une atteinte à la liberté du travail et aux droits de l'industrie. Les tarifs qui protègent les soudes françaises contre les soudes étrangères sont institués en faveur de tous et non de quelques-uns.

Les fabricans de soude, par des stipulations adroites, avaient tenté de se mettre à l'abri des rigueurs de la loi ; mais son esprit n'en était pas moins violé. Elle a consacré la liberté de l'industrie ; elle a aboli les jurandes et les maîtrises ; elle punit les monopoles et les coalitions. C'est qu'elle ne veut pas que le prix d'une denrée soit élevé par des moyens factices aux dépens des consommateurs. La concurrence est nécessaire, non-seulement pour procurer au pays le prix le plus bas possible d'une denrée, mais

(1) On prétend qu'un individu qui tirait de sa fabrique un loyer de 3,000 fr. lorsqu'elle travaillait, recevait 25,000 fr. pour ne point la faire travailler.

encore pour garantir la qualité. Or, la concurrence n'existait plus par suite de la coalition. C'est un fait incontestable.

Il est évident à mes yeux que ce moyen d'augmenter les bénéfices d'une industrie n'est point licite (1).

Je crois qu'il est possible de venir au secours des fabricans de soude autrement qu'aux dépens du consommateur. Un débouché de plus ouvert aux produits de nos savonneries serait aussi utile, sans doute, à la fabrication des soudes que le peut être une coalition.

Qu'on supprime les droits exorbitans qui frappent les salpêtres de l'Inde à leur entrée en France (2). Notre commerce et notre marine y gagneront comme la fabrication des soudes.

Qu'on facilite l'exportation des soudes. En 1818, de nombreuses expéditions furent faites avec succès pour les ports de l'Angleterre.

Malheureusement, dès le commencement de 1819, un bill prohibitif arrêta presque dès leur naissance des spéculations qui auraient ouvert à nos manufactures un immense marché. Le gouvernement français devrait s'attacher à obtenir de l'Angleterre la modification de ce bill. Les États-Unis d'Amérique et l'Italie offriraient aussi un débouché considérable à nos soudes, si une prime d'exportation leur était accordée en remboursement des droits auxquels sont soumis les soufres d'Italie et les salpêtres de l'Inde. Cette prime pourrait être réglée ainsi qu'il suit :

(1) Ces tentatives de monopole remontent fort loin. On en trouve des traces pour chaque industrie dans nos archives commerciales. Les grands seigneurs eux-mêmes ne dédaignaient pas ce moyen de s'enrichir; mais la Chambre de commerce ne cessait de réclamer au nom de la liberté ; on lit ce qui suit dans le procès verbal du bureau, tenu le 27 février 1653.

».... A esté représenté que depuis quelques années, feu M. de Claugny » avait obtenu du roi *la palte* (ce mot est employé en Orient dans le sens de » privilége) des soudes, matières, bariles et cendres, afin que toutes lesdites » marchandises passent par ses mains ; depuis la mort duquel seigneur, M. de » Villeroy a obtenu la levée (c'est-à-dire la même concession), si bien que Mes- » sieurs de la ville s'y sont rendus opposans, et désirent de défendre cette oppres- » sion qui regarde la liberté du commerce. Et à cet effet, ils ont proposé à la » Chambre de se joindre à eux, pour, tous ensemble, empêcher un parti si dom- » mageable à la liberté publique. » — Il y eut à ce sujet *pourvoi devant M. le lieutenant* et envoi de députés à Paris.

(2) Ces droits ont été diminués depuis la première édition de ce livre.

1 fr. 50 c. par 100 kil. de soude brute.
2 fr. 50 c. par 100 kil. de sulfate de soude.
4 fr. 50 c. par 100 kil. de sel de soude.

Qu'on cesse d'assujétir cette industrie à des règles trop restrictives. Ainsi, pourquoi interdire la fabrication des soudes au-dessous de 20 degrés de l'alcalimètre? Cette mesure est inutile. La savonnerie s'en plaint, et il est juste d'accorder la faculté de fabriquer des soudes salées sans aucun titre alcalimétrique.

Il est de la prudence sans doute de dénaturer les sels marins, à leur sortie des entrepôts, par une addition de charbon et de goudron. Mais pourquoi, lorsque les sels, déjà dénaturés par le goudron et par la poudre de charbon, sont expédiés sous acquit-à-caution aux diverses fabriques de soude, et que là ils sont mis en entrepôt dans un magasin fermé à trois clefs, pourquoi leur faire subir une nouvelle altération par un mélange de 15 parties de sulfate, sur 85 parties de sel? . . . .

C'est une précaution rigoureuse qui n'a d'autre objet que d'imposer au fabricant un surcroît de dépense en main-d'œuvre et en combustible.

L'exportation des soudes à l'étranger et aux colonies (1) a été en 1835, de 6,580 quintaux métriques. — En 1836, de 3,258. — En 1837, de 4,869. — En 1838, de 6,175: Voici les chiffres des années suivantes avec les destinations :

(1) Il s'en expédie aussi pour les ports français de l'Océan et de la Méditerranée. Les états du cabotage réunissent en un seul article les soudes et autres produits chimiques. En voici les résultats :

Soudes, potasses et autres produits chimiques, expédiés des ports français de la Méditerranée aux ports français ds l'Océan.

	1837.	1838.	1839.	1840
Q. M.	51,710	56,620	53,960	47,260

Produits chimiques expédiés de Marseille.

	1838.	1839.	1840.
Pour les ports français de la Méditeranée Q. M.	26,847	16,542	5,938

Soudes exportées de Marseille.

(Commerce spécial.)

	1839.	1840.	1841.
Russie.................Q. M.	183	190	179
Danemarck................	—	—	12
Villes Anséatiques...........	1	15	23
Hollande..................	390	118	229
Belgique..................	1,366	979	789
Espagne..................	776	514	305
Autriche..................	167	815	312
Sardaigne.................	2,484	2,054	1,866
Deux-Siciles...............	546	270	438
Toscane..................	1,073	1,065	1,301
Autres États d'Italie..........	2	82	4
Grèce....................	—	274	—
Turquie..................	—	42	62
Algérie..................	167	222	337
États-Barbaresques..........	10	1	—
Etats-Unis................	179	107	404
Possessions anglaises d'Afrique.	22	—	—
Brésil...................	—	261	1,894
Rio-Plata et Uruguay........	1	—	61
Guadeloupe...............	1	1	7
Martinique...............	4	1	1
Bourbon..................	—	1	1
Totaux...............	7,372	7,012	8,225

Sulfate de soude exporté de Marseille.

(Commerce spécial).

	1839.	1840.	1841.
Belgique...............Q. M.	1,594	139	—
Espagne..................	1,647	700	2,006
Autriche..................	2,083	2,052	1,413
Sardaigne.................	503	276	916
A Reporter...........	5,827	3,167	4,335

	1839.	1840.	1841.
Report......... Q. M.	5,827	3,167	4,335
Deux-Siciles..................	1	16	18
Toscane......................	22	736	139
Etats-Romains..................	—	—	205
Turquie......................	43	1	1
Algérie......................	1	—	2
Venezuela....................	—	5	—
Brésil.......................	—	—	2
Martinique...................	3	—	1
Guadeloupe..................	—	3	3
Totaux..............	5,897	3,928	4,756

§ II. — SEL DE SOUDE.

Production en 1820. — En 1825. — En 1 8. — Demande d'un Drawbach.

De la fabrication des soudes est née celle du *carbonate de soude*, généralement connu sous le nom de *sel de soude*. Les progrès de cette nouvelle industrie qui s'exploite dans les fabriques de soude ont été rapides. En 1820, trois ou quatre fabriques à Marseille, produisaient au plus 6,000 quintaux métriques de sels de soude par année. En 1825, on en comptait, tant à Marseille que dans les environs, dix, fabricant annuellement 40,000 quintaux métriques, indépendamment de deux autres fabriques dans le département du Var.

Aujourd'hui, 12 fabriques, dont 2 travaillent fort peu, livrent annuellement au commerce 15,000 barriques sel de soude de 600 kil., soit 90,000 qx. m. qui, à 48 fr., présentent une valeur de 432,000 fr.

La principale consommation de ce produit est dans le nord de la France. Depuis quelques années il a été remplacé avec avantage par le sulfate de soude, dans la fabrication du verre commun, mais son emploi pour le verre fin est toujours considérable.

Dès 1834, la Chambre de commerce de Marseille a demandé au gouvernement qu'on restituât à l'exportation des soudes et sels de soude le montant des droits payés sur la quantité de soufre et de nitrate employée à leur fabrication. Un pareil *drawbach* est depuis long-temps accordé aux acides sulfurique et nitrique. L'adoption de la proposition de la Chambre de commerce serait chose

conforme à la justice et à la raison, et contribuerait au développement de l'industrie locale et du commerce d'exportation. J'ai dit dans le paragraphe précédent quelle devrait être la quotité de cette prime.

§ III. — ACIDE SULFURIQUE.

Produits en 1825. — En 1830. — En 1842. — Exportation. — Découverte de M. Lagier. — Pyrite.

Cette fabrication à Marseille date d'un grand nombre d'années, et elle a suivi constamment les progrès que la chimie lui a fait faire. Aujourd'hui c'est une de nos principales industries.

Il existait en 1825, dans les environs de Marseille, 10 chambres de plomb, formant 5 établissemens consacrés exclusivement à la fabrication des acides sulfuriques. On y produisait annuellement 35 mille qx. m. à 50 degrés.

En 1830, on comptait à Marseille ou dans les environs dix de ces établissemens, ayant 22 chambres de plomb. Il n'étaient pas toujours tous en activité. A l'exception de quatre dans l'intérieur de la ville, ils étaient dirigés par des fabricans réunissant dans les mêmes locaux cette fabrication à celle de la soude et de divers autres produits chimiques. Ils occupaient environ cinquante ouvriers et produisaient soit pour faire la soude soit pour livrer au commerce et à l'industrie150,000 quintaux métriques acides sulfurique, à 50 degrés, qui, à 10 fr., fesaient 1,500,000 fr. (1).

Toutes les fabriques de soude produisent l'acide sulfurique nécessaire à leur fabrication.

Elles consomment annuellement plus de 100,000 qx. m. soufre; 100 kil. soufre rendent 450 kil. acide sulfurique, ce qui donne une production totale de 450,000 qx m. acide sulfurique.

Plusieurs fabriques de soude produisent des quantités d'acide supérieures aux besoins de leur consommation, et les livrent au commerce, ou aux fabriques spéciales qui les achètent à 50 degrés au prix de 10 à 13 fr. les 100 kil., les concentrent à 66 degrés et les vendent à 25 fr. (2). Il existe trois de ces fabriques

(1) Ce chiffre est relatif à Marseille et à son territoire. La production de tout le département était alors évaluée à 300,000 quintaux métriques, dont 225,000 consommés par les fabriques de soudes. Le résidu consistait en 7,500 quintaux métriques sulfate de potasse employé dans la fabrication de l'alun.

(2) 15,000 qx. mét. acide à 50 degrés en produisent 10,000 à 66 degrés.

spéciales à Marseille et une à Septème travaillant pour l'exportation et pour les industries qui emploient l'acide sulfurique. Leur production se borne à 20,000 qx m. presque tout en acide concentré à 66 degrés.

Le prix des acides sulfuriques à 50 degrés est aujourd'hui de 11 à 13 fr. les 100 kil. Il y a dix ans, il n'était que de 9 à 10 fr.

Les acides sulfuriques à 66 degrés valent 25 fr. les 100 k. Ils ne valaient que 20 fr. il y a quelques années.

Il ne s'exporte, soit dans l'intérieur, soit à l'étranger, que des acides concentrés à 66 degrés. Il y a plusieurs années l'Espagne en demandait beaucoup. L'Italie, la Sicile et le Levant en demandent de temps en temps quelques parties. Mais l'exportation va décroissant par suite des établissemens qui se sont formés en Piémont et dans d'autres parties de l'Italie.

Il en a été exporté en 1835, 1,214 qx m.; — en 1836, 1,838; — en 1837, 770; — en 1838, 1,187; — en 1839, 1,299; — en 1840, 780; — en 1841, 755 (1); dont 320 pour la Toscane, 82 pour les Etats-Romains, 49 pour la Sardaigne, 29 pour les Deux-Siciles, 72 pour la Turquie, 35 pour l'Egypte.

Depuis quelques années, M. Lagier, industriel distingué d'Avignon, ayant découvert un procédé pour extraire de la garance sa partie colorante, par le moyen de l'acide sulfurique, a créé un nouveau produit connu sous le nom de *fleur de garance*, et enrichi son pays d'une industrie qui doit étendre et augmenter les débouchés de ses produits. Il en est résulté un grand accroissement dans la consommation de l'acide sulfurique que nos fabriques sont jusqu'à ce jour en possession de fournir à Avignon.

La fabrication des bougies stéariques a aussi grandement augmenté la consommation de l'acide sulfurique.

Lorsque la création d'une compagnie privilégiée pour l'exploitation du commerce du soufre en Sicile, éleva le prix de ce produit, on chercha de toutes parts les moyens de le remplacer ou de le recevoir d'autres contrées. De nombreux moyens de lutter contre l'élévation du prix furent proposés; quelques-uns ont même survécu au privilége de la compagnie.

(1) Sur cette quantité, 90 quintaux métriques seulement ont été exportés avec prime. Cette prime n'est que de 50 c. par 100 kil., et l'on est tenu de faire apposer le plomb de la douane aux *bonbonnes* qui pèsent 80 à 90 kil. Cette dépense et la perte de temps qu'entraînent ces formalités ne sont point compensées par la prime à laquelle, par conséquent, il y a profit à renoncer.

En Angleterre les fabricans d'acide sulfurique employèrent avec succès le *pyrite*. Le journal *Gateshead Observer* (octore 1840), disait à ce sujet : » Un fabricant d'huile de vitriol de ce pays n'emploie pas autre chose que du pyrite depuis l'année dernière, et trouve que cela lui réussit bien ; il existe un grand nombre de manufactures d'alcali sur la Clyde et le Tyne qui ont abandonné depuis assez long-temps l'usage du soufre.

Le *Devonport Telegraph* disait en même temps : 6 à 7,000 tx. de pyrite ont été embarqués cette année dans le comté de Cornouailles pour divers points du royaume. Une quantité vingt fois plus considérable se vendra facilement, cela va procurer du travail à un grand nombre d'ouvriers mineurs.

Il existe à Lyon une fabrique d'acide sulfurique qui n'emploie que du pyrite dont on a découvert une mine considérable près de cette ville ; malgré le retour du bas prix du soufre, cette fabrique a continué sa production parce qu'elle trouve, dit-on, dans le cuivre qu'elle retire du pyrite, les moyens de lutter contre les fabriques qui emploient le soufre.

§ IV. — RAFFINERIES DE SOUFRE.

Produits en 1789. — En 1810. — En 1830.— En 1842.— Prime.— Importation de soufre brut. — Exportation de soufre raffiné.

Avant 1789, on comptait à Marseille 3 raffineries de soufre assez considérables, et un ou deux établissemens fondés sur une plus petite échelle.

La quantité du soufre raffiné par ces fabriques s'élevait annuellement à 100,000 qx. (de 40 k. 8 h.) On y occupait environ 50 ouvriers à l'intérieur et 25 à l'extérieur.

Une grande partie des produits était exportée à l'étranger.

La Sicile nous fournissait à vil prix et presque exclusivement la matière première.

Pendant les guerres de la révolution, les besoins que le gouvernement éprouva de cette matière pour ses arsenaux et ses fabriques de poudre, décidèrent l'administration à violer le droit de propriété et à enlever tous les soufres raffinés des fabricans. Le prix en fut fixé arbitrairement, et payé par des assignats sans valeur.

Il en résulta la ruine totale de la plupart des raffineurs de soufre.

Quand le *maximum* eut cessé d'exercer ses ravages à Marseille,

cette industrie, comme toutes les autres, chercha à se relever de ses ruines.

Quelques années après, trois fabricans réunirent leur industrie pour fonder une fabrique rue Crudère, dans le but d'y exploiter en société un brevet d'invention pour la fabrication exclusive du beau soufre raffiné, en canon, dit fleuret ou candi. Les nouveaux procédés de cette fabrique furent adoptés par le gouvernement dans les ateliers où se prépare le soufre pour les poudrières.

Le *Moniteur* du 30 septembre 1806, dans le compte-rendu de l'exposition des produits de l'industrie française, mentionnait honorablement les soufres raffinés envoyés de Marseille par MM. Michel et Chassebeau, Veyrier aîné et Auguste Pory.

« Les soufres en canon et en fleur, disait-il, de MM. Michel et Chassebeau, sont de la plus grande beauté. M. Michel a obtenu un brevet d'invention pour un procédé aussi simple qu'ingénieux et qui avec moins de frais donne du soufre plus épuré. M. Pory ajoute à son envoi de soufre, du vitriol bleu et du sel de saturne. Du sel de saturne est fourni pareillement par M. Polyeucte Sicard. Les échantillons de ces deux fabricans sont remarquables par la blancheur, l'éclat et la grosseur des cristaux.»

Les appareils de raffinagne des trois fabricans réunis auraient suffi à la production des 100,000 qx. (*table*) qui sortaient avant la révolution de nos diverses fabriques.

Cependant le commerce ne leur en demandait annuellement que 12 à 15,000 qx.

A cette époque (1810), il y avait à Marseille deux autres raffineries dont l'une raffinait environ 200 qx., l'autre n'était pas en activité.

Une des causes de cet état peu florissant, était le haut prix de la main d'œuvre et de la matière première.

Le soufre qui se vendait avant la révolution 3 fr. 50 à 5 fr., était monté jusqu'à 60 fr. les 40 kil.

Lorsque la raffinerie de la rue Crudère était en pleine activité, elle occupait 40 ouvriers pour l'ouvrage intérieur, et 10 pour l'extérieur.

Ceux employés dans les autres raffineries étaient au nombre d'environ 8 à 10 en tout.

En 1811, ces 60 ouvriers étaient réduits à 20. Les ateliers demeuraient fermés la moitié de l'année.

En 1830, 4 raffineries de soufre étaient établies à Marseille ; elles occupaient environ 12 hommes et 20 femmes.

Elles produisaient annuellement :

23,500 q. m. de soufre raffiné, à 16 fr. le quintal..	376,000
1,500 q. m. fleur de soufre, à 18 fr. 50 le quintal	27,750
	403,750

Aujourd'hui 5 raffineries emploient chacune 20 hommes et 20 femmes. Elles produisent :

60,000 q. m. soufre en canon, à 21 fr.........	1,260,000 fr.
20,000 q. m. fleur de soufre, à 26 fr..........	520,000 »
	1,780,000 fr.

En 1819, le gouvernement, pour encourager cette industrie, ordonna la restitution des droits à la sortie du soufre raffiné. Cette mesure demeura sans effet, car nous lisons dans le préambule de l'ordonnance du 26 septembre 1822 : « Nous étant fait rendre compte des résultats de notre ordonnance du 8 février 1819, par laquelle nous avons accordé, pour la sortie du soufre raffiné à Marseille, une prime équivalente au droit perçu à l'entrée sur la même matière brute, nous avons reconnu qu'on ne profite pas de cette disposition parce qu'il n'est pas tenu compte aux raffineurs de la portion de soufre brut que la fabrication détruit ou fait tomber en déchet. »

Voici l'art. 1er. de l'ordonnance de 1822 :

« L'exportation à l'étranger du soufre épuré ou sublimé dans les fabriques de Marseille donnera lieu au remboursement intégral du droit d'entrée payé à la douane de cette ville, sur le soufre brut dans la proportion de 100 kil. de matière pour 75 kil. de soufre.

Voici pour les années 1826 à 1830, les quantités de soufre brut importées, celles exportées et celles par conséquent restées disponibles pour la raffinerie et pour la fabrication des acides sulfuriques :

		Quantiés importées.	Quantités exportées.	Quantités restées.
1826....	kil.	13,198,863	902,714	12,296,049
1827....	»	11,985,765	735,732	11,250,031
1828....	»	10,649,852	1,583,897	9,065,955
1829....	»	12,108,433	1,376,714	10,731,719
1830....	»	9,388,136	592,281	8,795,855

En 1835, il a été mis en consommation 15,207,725 kil. — en 1836, 17,145,349.— en 1837, 12,173,894.— en 1838, 13,581,884 — en 1839, 8,573,637. — en 1840, 9,406,261. — en 1841, 12,652,420, dont 11,854,134 de Sicile.

Exportation du soufre épuré et sublimé.

1826..	148,183 k.	soufre	épuré	21,246 k.	soufre	sublimé.
1827..	751,891 »	»	»	181,940 »	»	»
1828..	980,592 »	»	»	199,071 »	»	»
1829..	1,017,260 »	»	»	224,812 »	»	»
1830..	796,191 »	»	»	205,840 »	»	»
1835..	2,635,031 »	»	»	511,492 »	»	»

Depuis quelques années la douane ne fait plus de distinction entre le soufre épuré ou sublimé. L'état des exportations avec prime contient les chiffres suivans sous le titre de *soufre raffiné sorti de Marseille* : 1839, 1,051,215 kil. — 1840, 189,344 kil. — 1841, 1,302,930, dont 616,562 pour les Etats-Unis ; — 154,220 pour la Suisse ; — 132,812 pour la Belgique ; — 124,224 pour la Hollande ; — 94,539 pour les villes Anséatiques.

Les nombres de 1840 prouvent combien avait nui à cette industrie le monopole établi en Sicile sur les soufres par la compagnie Taix. L'exportation des dix premiers mois de 1842 a été de 2,179,100 kil.

§ V. — NOIR ANIMAL.

Fabrication en 1829. — En 1842. — Exportation.

Ce produit, nommé aussi noir d'ivoire et noir d'os, est fabriqué en grand dans Marseille depuis 1820, époque où l'on substitua cette substance au sang de bœuf et aux autres matières albumineuses pour la clarification des sirops dans les raffineries de sucre. En 1829, cette fabrication occupait sept établissemens, employant chacun au moins 5 hommes et 2 à 4 chevaux, et produisant 22,000 qx m. charbon animal à 23 fr. Aujourd'hui, toutes les raffineries de sucre, à l'exception de trois, ont joint à leur exploitation la fabrication du charbon animal nécessaire à leur consommation. Il n'existe plus que deux établissemens spéciaux occupant 24 ouvriers, et travaillant soit pour les raffineries qui n'ont

pas d'usine de ce genre, soit pour le commerce et quelques autres industries locales de peu d'importance. Il y a quelques années on en fesait des envois considérables pour Nantes et autres ports français de l'Océan. Ils ont été interrompus par la cherté des os (1).

La production des deux établissemens en activité est de 12,000 q. m. qui à 24 fr. les 100 kil. constituent une valeur de 288,000 fr.

On en exporte à l'étranger et aux colonies. Voici les chiffres (commerce spécial).

1826	29,129	kil.
1827	22,832	»
1828	46,491	»
1829	32,770	»
1830	70,467	»
1839	266,478	»
1840	149,529	»
1841	115,213	»

Dont 79,682 pour Bourbon, 11,853 pour la Guadeloupe, 10,329 pour l'Algérie.

§ VI. — COLLE-FORTE.

Produits en 1830. — En 1842.

En 1830, sept fabriques de colle-forte étaient établies à Marseille. La quantité fabriquée annuellement n'excédait pas 2,500 quintaux métriques du prix de 130 fr. Chaque établissement occupait trois ou quatre hommes à 2 fr. 50 c.

Cette fabrication autrefois concentrée en Hollande qui était en possession de fournir les produits les plus estimés, est à Marseille à un point de perfection qui la met hors de rivalité (2).

Il n'existe en ce moment que deux fabriques en activité, mais l'importance de leur production est égale à celle des sept fabriques travaillant il y a douze ans. Les prix varient de 105 à 155 fr. les 100 kil. Le nombre des ouvriers est de 20.

(1) Le prix des os était en 1830 de 10 fr. les 100 kil.; il est aujourd'hui de plus de 11 fr.

(2) *Statistique des Bouches-du-Rhône*, tome IV, page 780.

§ VII. — ALUN.

Nombre des fabriques en 1830. — En 1842. — Exportation.

On le tirait autrefois uniquement des mines d'Italie et du Levant. Le besoin d'utiliser les grandes quantités de sulfate de potasse, résidus des fabriques d'acide sulfurique, fit créer a Marseille et à Septèmes des établissemens pour la fabrication de l'alun.

En 1830 il y avait quatre fabriques à Marseille et une à Septèmes; elles occupaient six ouvriers l'une dans l'autre. Leurs produits, très estimés, s'élevaient chaque année à 12,000 qx m. alun, du prix de 28 fr. le q. m.

En 1842, Marseille n'a plus qu'une seule fabrique d'alun occupant 8 ouvriers et produisant 2,000 qx m. à 42 fr.

Les quantités d'alun exportées de Marseille sont ainsi qu'il suit : (commerce spécial). En 1839, 53,735 kil. — En 1840, 72,966.— En 1841, 58,463, dont 18,069 pour l'Algérie, 15,868 pour la Turquie, 6,977 pour la Barbarie.

Il a été exporté en outre en 1839, 540 kil. alun brûlé. — En 1840, 1,685 kil. — En 1841, 1,529 kil., dont 1,243 pour la Sardaigne.

§ VIII. — CÉRUSE.

Production en 1830. — En 1842. — Exportation.

Il y en avait en 1830 trois fabriques à Marseille employant 18 ouvriers, confectionnant annuellement ensemble 1,200 quintaux métriques de céruse du prix de 95 fr. le q. m.

Il ne reste plus qu'une seule fabrique en activité, occupant 8 ouvriers, produisant 500 qx m. du prix de 80 fr.

Il a été exporté de Marseille (commerce spécial) : en 1839, 13,097 kil. céruse. — En 1840, 14,642. — En 1841, 22,887 kil., dont 13,954 pour l'Algérie, 4,490 pour Bourbon.

§ IX. — CRÊME DE TARTRE.

Fabriques en 1830. — En 1842. — Tartre brut importé. — Produits exportés. — Loi du 7 juin 1820.

Marseille possédait en 1830 cinq fabriques de crême de tartre occupant 30 hommes. La quantité de leurs produits s'élevait annuellement à 2,160 qx m., du prix de 145 fr.

Le nombre des fabriques et celui des ouvriers sont encore les mêmes, la production s'est élevée à 3,000 quintaux métriques du prix de 140 fr.

La quantité de tartre brut venue de l'étranger, et déclarée en douane devoir être convertie en crême de tartre, s'est élevée :

En 1826 à	208,181	kilog.
1827	263,732	»
1828	164,059	»
1829	238,783	»
1830	218,753	»
1839	291,083	»
1840	346,428	»
1841	323,189	»

Dont 144,071 avaient été importés de Toscane, 57,232 de Sardaigne.

Voici les quantités de crême de tartre sorties de Marseille pour l'étranger et les colonies, de 1826 à 1830 (commerce général), et de 1839 à 1841 (commerce spécial).

1826, 153,165 kil. — 1827, 282,523. — 1828, 180,743. — 1829, 315,175. — 1830, 195,971. — 1839, 127,291. — 1840, 101,532. — 1841, 182,841, dont 115,708 pour les Etats-Unis, 15,448 pour la Russie (Baltique), 17,976 pour l'Angleterre, 10,473 pour l'Espagne.

La loi du 7 juin 1820, permet l'entrée du tartre brut destiné aux raffineries et à la réexportation en crême de tartre, en payant savoir :

Par navires français	50 c.	les 100 kilog.
Par navires étrangers et par terre	2 f.	les 100 kilog.

Les raffineurs de tartre doivent payer l'intégralité du droit du tartre brut, dans le cas où la réexportation de la crême de tartre n'aurait pas lieu en temps utile. — 55 kilogrammes de crême de tartre représentent 100 kilogramme de tartre brut.

§ X. — PRODUITS DIVERS.

Acide tartrique. — Acétate de plomb. — Chlorure de chaux. — Sulfates divers. — Exportations.

Il est impossible d'apprécier exactement les quantités de produits chimiques divers qui sortent soit de nos fabriques de soude, soit d'ateliers spéciaux. Nous allons seulement pour compléter ce

chapitre, reproduire quelques documens relatifs à l'année 1830, empruntés à la *Statistique des Bouches-du-Rhône*.

Acide tartrique. Trois établissemens à Marseille occupant 15 ouvriers, produisent 20,000 kil. acide tartrique extrait de la crême de tartre. — Valeur 100,000 fr.

Acétate de plomb. On fabrique à Marseille de l'acide de plomb, (*sel de saturne*) qui est ensuite converti en céruse. — Valeur de cette production, 15,000 fr.

Chlorure de chaux employé dans les fabriques de papier, et pour la blanchisserie. On le confectionne à Marseille en petites quantités. Il est obtenu en grand dans la fabrique de soude de Rassuens. — Produit : 1,200 quintaux métriques à 85 francs. — 102,000 francs.

Sulfates divers : On obtient dans cinq ou six établissemens les produits suivans, dont la manipulation occupe environ 30 ouvriers.

2,000 quintaux métriques sulfate de cuivre à 90 fr.	—	180,000 fr.
2,000 quintaux métriques sulfate de fer à 15 fr....	—	30,000 fr.
100 quintaux métrique sulfate de zinc à 64 fr....	—	6,400 fr.
		216,400 fr.

On expédiait alors à l'étranger 800 quintaux métriques sulfate de cuivre, autant de sulfate de fer, 50 à 60 quintaux sulfate de zinc, 100 à 200 quintaux chlorure de chaux.

Depuis 1830, peu de changemens se sont manifestés dans ces diverses fabrications. Il a été exporté en 1841 pour l'étranger et les colonies. (Commerce spécial).

368	qx. m.	acide muriatique.
71	»	acide tartrique oxalique.
1,176	»	chlorure de chaux.
1,344	»	Sulfate de fer.
816	»	sulfate de cuivre.
91	»	sulfate de zinc.
186	»	acétate de plomb.
2,741	»	acétate de cuivre non cristallisé (vert de gris) (1).
66	»	acétate de cuivre cristallisé.

(1) Ce produit se fabrique dans le Languedoc.

CHAPITRE XX.

PARFUMERIE.

Nombre des établissemens à Marseille. — Valeur des produits. — Exportations.

Cette industrie est fille de la Provence si riche en fleurs odorantes. Dans l'antiquité, les articles de parfumerie et tout ce qui servait à la toilette des dames romaines se fabriquaient dans la Provence (1).

Grasse est le siége principal de cette fabrication. Elle envoie à Marseille une grande quantité de produits, soit pour la consommation, soit pour l'exportation. Notre ville néanmoins possède 7 établissemens qui occupent 50 ouvriers des deux sexes et produisent pour une valeur d'environ 400,000 fr.

L'exportation pour l'étranger est assez considérable. En 1828, elle fut de 80,000 kil., dont 30,000 aux colonies.

De 1839 à 1841, elle a été comme il suit :

Parfumerie exportée de Marseille.

(COMMERCE SPÉCIAL.)

	1839.	1840.	1841.
Russie..................... Kil.	1,900	105	600
Suède	—	80	—
Villes Anséatiques.............	964	2,582	1,487
Danemarck	—	60	—
Hollande....................	60	370	710
Belgique....................	234	335	242
Angleterre et possessions	13,863	13,870	15,902
Espagne....................	20,751	32,737	26,320
Autriche....................	295	211	529
A reporter...... Kil.	38,067	50,350	45,790

(1) Juvénal. L. 6. Martial. L. 14. Pline. L. 19.

	1839.	1840.	1841.
Report............. Kil.	38,067	50,350	45,790
Sardaigne..................	6,770	11,814	5,344
Deux-Siciles..................	123	586	1,103
Toscane....................	1,695	959	2,129
Autres Etats d'Italie.............	28	88	180
Grèce......................	5,023	4,621	8,719
Turquie.....................	7,009	8,318	11,347
Egypte......................	2,891	2,587	7,430
Algérie......................	4,330	10,314	17,477
Etats-Barbaresques.............	1,574	920	2,611
Possessions anglaises d'Afrique....	2,869	5,661	2,850
Côte d'Afrique.................	200	604	1,042
Indes anglaises.................	240	1,215	3,210
Indes hollandaises..............	49	481	114
Indes françaises................	650	—	3,049
Etats-Unis....................	4,057	4,055	4,895
Haïti........................	6,395	7,552	5,202
Possessions anglaises d'Amérique..	1,415	—	—
Possessions espagnoles d'Amérique	3,470	3,926	6,515
Possessions danoises d'Amérique..	17,815	33,912	10,821
Brésil......................	1,841	2,360	3,750
Venezuéla....................	700	3,450	3,770
Nouvelle-Grenade..............	—	650	960
Chili, Pérou et Mexique.........	180	2,430	1,980
Rio-de-la-Plata................	528	1,590	2,770
Uruguay.....................	—	—	12,816
Guadeloupe..................	3,948	13,139	6,594
Martinique...................	16,305	25,681	27,825
Bourbon.....................	12,186	14,106	17,310
Sénégal.....................	2,476	4,154	1,978
Guayanne Française............	913	1,190	230
Totaux....Kil.	143,747	216,713	219,811

CHAPITRE XXI.

FABRIQUES DE PEIGNES ET DE TABLÉTERIES.

Leur nombre. — Valeur des produits.

Cinq fabriques entretiennent ensemble une soixantaine d'ouvriers ; elles emploient l'ivoire, la corne et l'écaille de tortue.

Il est difficile de fixer avec quelque précision la valeur des produits de cette industrie ; nous l'évaluerons par approximation à 200,000 fr.

CHAPITRE XXII.

MANUFACTURE DE TABAC.

Ferme du tabac en 1789. — Liberté en 1791. — Régie en 1811. — Établissement d'une manufacture impériale à Marseille. — Nombre des ouvriers. — Exportations de tabac fabriqué. — Importation de tabac en feuille.

Sous l'ancien régime, le monopole du tabac était exploité par les fermiers généraux au profit du gouvernement. En 1791, la culture fut rendue libre ainsi que la fabrication. Par suite de cette liberté des fabriques justement renommées furent élevées à Marseille. Elles furent surtout en réputation pour la confection des cigares dont elles faisaient des expéditions dans toute la France.

La régie fut créée en 1811. Le gouvernement trouvant à Marseille une bonne fabrication déjà formée et des ouvriers habiles, dont le nombre s'élevait à plus de 3,000, établit dans cette ville, sur la demande de la Chambre de Commerce, une manufacture qui a soutenu la renommée des tabacs de Marseille. Dans le principe, on fabriquait le tabac en poudre et hâché concurremment avec les cigares ; depuis l'année 1828, on a borné à ce dernier produit le travail de la manufacture de Marseille.

Le nombre des ouvrières fut alors réduit de 650 à 481. Aujourd'hui par suite des progrès de la fabrication, la manufacture de Mar-

seille occupe encore 650 personnes, parmi lesquelles on ne compte que dix-huit hommes.

La production est de 200,000 kilog. cigares	à 12 50	2,500,000
et de 5,000 kilog. cigares fins.............	à 25 »	125,000
	F..	2,625,000

Cette production a doublé depuis 1830.

L'exportation du tabac fabriqué à l'étranger et aux Colonies a été ainsi qu'il suit : (Commerce spécial).

En 1834, 8,675 kil.— En 1835, 6,124.— En 1839, 11,423.— En 1840, 15,945.— En 1841, 17,518, dont 5,926 pour l'Algérie, 3,018 pour Bourbon, 2,088 pour la Guadeloupe, 1,183 pour la Martinique, 3,310 pour l'Egypte.

La quantité de tabac en feuille importée de l'étranger à Marseille, et mise en consommation, a été en 1839 de 609,056 kil.— En 1840 de 3,677,168 kil., dont 3,010,763 d'Autriche (Hongrie) et 552,826 de Etats-Unis. — En 1841 de 1,184,342 kil. dont 1,183,600 d'Autriche.

CHAPITRE XXIII.

TUILES ET BRIQUES.

Nombre des fabriqnes en 1789. — En 1805. — En 1825. — En 1842. — Valeur des produits.

Dans l'antiquité on fabriquait à Marseille, selon Vitruve, des briques si légères qu'elles flottaient sur l'eau (1).

On comptait en 1789 à Marseille 60 fabriques de tuiles et briques.

A peine en restait-il une vingtaine en 1805.

La plupart des bâtimens que l'on expédiait aux colonies formaient leur lest avec des briques et des tuiles.

Pendant les guerres de l'Empire, ce débouché leur était fermé; restait la consommation locale, qui n'avait aucune importance à cause du peu de constructions qui s'élevaient.

En 1825, on comptait dans l'arrondissement de Marseille 25

(1) Vitruve. Lib. 2. Cap. 3.

tuileries employant 124 ouvriers, et fournissant, année commune, 4,786,000 tuiles, ou autres pièces, sortant des tuileries, plus 16 briquéteries, dont les produits, évalués à 36,800 fr., consistaient en *tomettes* et briques communes.

Cannes et le golfe Juan envoient à Marseille des tuiles plates et des briques cintrées propres à construire des fourneaux. Les tuyaux en terre pour les conduites d'eau nous arrivent d'Aubagne.

Cette industrie a pris à Marseille depuis quelques années un large développement par suite des demandes toujours croissantes soit pour la consommation intérieure, soit pour l'exportation.

C'est surtout à Séon-Saint-Henri qu'elle a acquis une grande importance. On compte dans ce quartier rural, dépendant de la commune de Marseille, 60 fabriques de tuiles et briques (il y en a, en outre, quatre en construction), elles emploient 700 ouvriers et produisent annuellement 23,500,000 briques et tuiles qui valent, sur les lieux, 30 fr. le mille; total 705,000 fr. — 14 autres fabriques y font spécialement des *tomettes* (petites briques rouges hexagones pour carreler les appartemens); elles en confectionnent par an 7,500,000 qui à 12 fr. le mille, prix moyen, offrent une valeur de 90,000 fr..

Il existe encore à Marseille et sur d'autres points de son territoire une douzaine de fabriques de poterie commune; leurs produits, moins estimés que ceux de Séon-Saint-Henri, consistent en briques grossières livrées aux maçons, et en formes pour la raffinerie du sucre.

Séon-Saint-Henri travaille beaucoup pour l'exportation. La demande de ses tuiles bombées est en ce moment très animée; le prix s'en est élevé à 50 fr. le mille, mais il retombera au taux ordinaire de 30 fr. sur les lieux, soit de 36 fr. à bord des navires, dès que la production se sera élevée au niveau de la consommation.

Voici le tableau de l'exportation de ces produits à l'étranger et aux colonies.

1826........	881,625	briques et tuiles plates.
1827........	748,650	» » »
1828........	390,300	» » »
1829........	546,500	» » »
1830........	225,220	» » »
1834........	924,029	» » »
1835........	707,600	» » »

1827........	469,053	tuiles bombées	et carreaux	de	terre.
1828........	604,490	»	»	»	»
1829........	846,900	»	»	»	»
1830........	1,265,950	»	»	»	»
1834........	1,326,100	»	»	»	»
1835........	1,114,500	»	»	»	»

En 1839 il a été exporté de Marseille 2,855,356 briques, tuiles et carreaux. En 1840, 4,160,444, en 1841, 5,669,141, dont 3,525,319 pour l'Algérie; 1,248,028 pour les Etats-Sardes; 119,811 pour l'Espagne; 231,356 pour Bourbon; 106,450 pour la Martinique; 64,000 pour la Guadeloupe; 97,000 pour l'Uruguay, etc.

CHAPITRE XXIV.

MARBRES.

Nombre des ateliers en 1830. — En 1842. — Procédés de moulure inventés par M. Cantini. — Valeur des produits. — Importation des marbres bruts. — Exportation des marbres ouvrés.

En 1830, cinq établissemens à Marseille sculptaient le marbre. Deux scies à eau fesaient annuellement 32,000 mètres carrés de tables de marbre.

Aujourd'hui 12 marbriers occupent 125 ouvriers; 4 scieries, mues par des chûtes d'eau en emploient 50.

Leurs produits s'expédient jusqu'à Paris et même à l'Italie qui fournit la matière première. Leur supériorité est due surtout à la découverte faite par M. Cantini de nouveaux procédés mécaniques pour la moulure circulaire et rectiligne, procédés qui permettent de travailler des surfaces rondes bien plus grandes qu'on ne l'avait fait jusqu'à présent, et avec plus de perfection et d'économie.

On estime à 600,000 fr. la valeur des objets en marbre sortant des ateliers et des usines de Marseille.

L'importation des marbres bruts était en 1827 et 1828 de 7,200 q. m. environ.

En 1834, les quantités mises en consommation ont été de 6,267 q. m. — en 1835, de 8,494 q. m. — en 1839, de 12,321 q. m. — en 1840, de 10,639 q. m. — en 1841, de 17,720 q. m. — dont

15,306 de Toscane, et 2,414 des États-Sardes. Il en vient en outre environ 150 q. m. des Pyrénées et 300 de Dunkerque; ces derniers d'une couleur grise sont connus sous le nom de *marbres de Sainte-Anne*.

Presque tout est converti en tranches pour meubles et cheminées, et consommé soit à Marseille, soit à l'intérieur du royaume, soit au dehors.

Nous recevons aussi d'Italie des carreaux de marbre brut que l'on polit à Marseille.

Il en a été importé en 1839, 576 q. m. — en 1840, 297 q. m. — en 1841, 394. q. m.

Il a été exporté pour l'étranger et les colonies par le port de Marseille, de 1826 à 1830 (commerce général) :

	1826	1827	1828	1829	1830
	q.m.	q.m.	q.m.	q.m.	q.m.
Marbre scié.........	408	2,036	942	2,742	1,576
Marbre ouvré.......	631	702	1,606	1,471	1,328

Voici les exportations de 1839 à 1841 (commerce spécial) :

On remarquera que les chiffres ci-dessus comprennent les produits étrangers sortis de l'entrepôt, tandis que ceux qui suivent ne s'appliquent qu'aux produits de nos ateliers.

Exportation du	1839	1840	1841
Marbre ouvré, sculpté, moulé ou poli, q. m.	193	190	377(1)

CHAPITRE XXV.

FABRIQUES DE CHANDELLES.

Produits en 1830. — En 1842. — Exportations.

En 1830, on en comptait 26 dans le département, dont 12 à Marseille. Elles employaient, outre les suifs du pays, des suifs d'Italie et de Russie. Elles produisaient annuellement 21,500 quintaux métriques chandelles à 120 fr. le quintal.

(1) Dont 220 pour Bourbon, 60 pour la Martinique, 50 pour l'Algérie, 6 pour les États Sardes, 21 pour la Turquie et l'Egypte, 3 pour les Etats-Unis, etc.

En 1842, le nombre des fabriques de Marseille est de 10 , elles emploient 60 ouvriers et produisent annuellement 13,000 quintaux métriques chandelles du prix de 134 fr. — Total : 1,742,000 fr.

On a exporté de Marseille :

En 1817......	2,792	quintaux	métriques	de chandelles.
1826......	9,342	»	»	»
1827......	9,970	»	»	»
1828......	8,840	»	»	»
1829......	6,444	»	»	»
1830......	6,397	»	»	»
1834......	6,274	»	»	»
1835......	5,113	»	»	»
1836......	6,482	»	»	»
1839......	8,950	»	»	»
1840......	11,652	»	»	»
1841......	10,379	»	»	»

Dont 3,332 pour la Martinique, 1,777 pour la Guadeloupe , 2,115 pour l'Algérie, 1,201 pour l'Espagne , etc.

Ces exportations seraient beaucoup plus considérables si l'on remboursait à la sortie les droits perçus sur les suifs. Cette demande, souvent renouvelée, est fondée sur la justice et sur les principes qui règlent la législation des primes. Il y sera sans doute fait droit dans l'intérêt du travail national.

CHAPITRE XXVI.

FABRIQUES DE CIRE ET DE BOUGIE.

§ Ier. — *Cire.*

Fabrication en 1806. — En 1830. — En 1840.

Cette fabrication est ancienne à Marseille. Ses produits figurèrent avec distinction à l'exposition de 1806.

Le *Moniteur* du 30 septembre 1806 disait : « On doit des éloges aux bougies de MM. Ve Arbaud et Clément, Livon frères et notamment à celles de MM. Pascal et Nègre. Ces derniers fabricans y ont joint de la cire en grains qui frappe par son éclatante blancheur. »

En 1830, il y avait à Marseille 7 fabriques de cire, dont 4 seulement avaient quelque importance. Elles produisaient environ 1,200 q. m. cire ouvrée chaque année.

Aujourd'hui cette industrie est en complète décadence. Nous avons encore 6 fabriques de cire, mais elles n'occupent que 5 ouvriers et ne produisent que 200 q. m. cierges et bougies, qui à 450 fr. font 90,000 fr. On devrait venir au secours de leur détresse en diminuant les droits de douane et d'octroi qui frappent la cire, dont le prix est toujours fort élevé.

La cause de l'amoindrissement progressif de cette fabrication est la création d'un produit rival, la bougie stéarique, dont nous allons parler.

§ II. *Bougies stéariques.*

Importation de cette industrie à Marseille, par M. Frédéric Fournier. — Valeur et quantité des produits. — Exportations.

La science avait constaté la présence de l'acide stéarique dans le suif : il s'agissait de trouver un procédé pour le dégager avec économie. M. Demilly l'a découvert, et depuis 1832, il produit, à Paris, des bougies dites de l'*Etoile*, que leur beauté et leur bas prix ont fait adopter généralement de préférence aux bougies de de cire.

M. Frédéric Fournier importa en 1836 cette industrie à Marseille. Il y établit une vaste usine avec des machines perfectionnées, forma des ouvriers, adapta les procédés à la qualité des matières premières et au climat de notre pays. Le succès a couronné ses efforts et ses produits jouissent au dedans et au dehors d'une réputation méritée.

Marseille possède deux fabriques de bougies stéariques, employant 80 ouvriers des deux sexes et produisant 300,000 kil. de bougie qui à 3 fr. 20 c. font 960,000 fr.

Le suif renferme une proportion notable d'oléine. Pour l'utiliser, les fabricans ont joint à leur exploitation la production d'un savon mi-blanc d'une excellente qualité : la quantité produite est d'environ 3,000 q. m. qui à 80 fr. font 240,000 fr.

Il serait juste d'accorder à la sortie des bougies stéariques le remboursement des droits perçus sur les suifs. Nos produits trouveraient dans cette mesure une extension de débouchés qui augmenterait le travail et par conséquent la richesse du pays.

Les exportations de bougie stéarique et de cire sont relevées ensemble sur les états de douanes. En voici l'aperçu depuis 1826 ; les chiffres des dernières années doivent être attribués presque entièrement à la bougie stéarique : on n'expédie plus que quelques caisses de petits cierges de cire aux colonies qui autrefois en consommaient de très grandes quantités :

Bougies expédiées de Marseille à l'Étranger et aux Colonies.

(Commerce spécial.)

1826, 165 quintaux métriques. — 1827, 150. — 1828, 166. — 1829, 224. — 1830, 125. — 1834, 122. — 1835, 137. — 1839, 275. — 1840, 265. — 1841, 245.

CHAPITRE XXVII.

FAÏENCE ET POTERIE.

Nombre des fabriques en 1789. — En 1806. — En 1809. — En 1830. — En 1842. — Valeur des produits. — Exportations.

En 1789, Marseille possédait 10 fabriques de faïence, une de porcelaine et 3 de poterie en couleur.

En l'an XIV, elles étaient réduites à 6, dont 3 de faïence et 3 de poterie en couleur.

L'année suivante il n'y en avait plus que deux.

En 1809, il n'y en avait plus qu'une, celle de M. Sauze, dont les produits avaient été mentionnés honorablement par le *Moniteur* dans son compte rendu de l'exposition de 1806 : « Parmi les pièces qui composent ses échantillons, y est-il dit, il y en a de remarquables. Il en a envoyé plusieurs dans le genre de ceux dont les Turcs font usage. »

Les 12 fabriques en activité avant la révolution occupaient 250 ouvriers, les trois qui restaient en l'an XIV, n'en avaient plus que 20 en tout. Celles de poterie qui étaient en même nombre, en occupaient 25 entre toutes les trois.

En 1830, comme en 1809, nous n'avions qu'une fabrique de

faïence, occupant 10 ouvriers. Le nombre des pièces fabriquées était de 4,000, valeur 10,000 fr.

Cette fabrique occupe aujourd'hui 12 ouvriers. Seule encore, elle produit de la faïence blanche et des poëles; elle livre environ, par an, 100,000 pièces de toute grandeur, d'une valeur de 40 mille fr.

Il existe au Grand-Chemin-d'Aix, à la rue Feauchier et à la rue Desaix, trois fabriques, occupant 20 ouvriers qui ne produisent que de la poterie de couleur.

Il a été exporté par le port de Marseille, pour l'étranger et les colonies :

(Commerce spécial.)

		1839	1840	1841
Poterie grossière.....	Q. M.	9,451	9,274	8,680 (1)
Faïence............		1,596	2,211	2,120 (2)

CHAPITRE XXVIII.

VERRERIES.

Leur établissement en Provence. — A Marseille. — Nombre des fabriques en 1789. — En 1805. — En 1830. — En 1842. — Produits. — Ouvriers. — Exportations.

Le quinzième siècle fut l'époque où les verreries furent établies en Provence. Le roi Réné chercha à donner à cette industrie toute l'étendue possible. Il commença par établir des verreries à deux lieues d'Apt, près de l'abbaye de Valsainte et du village de Goult; il fit venir des verriers du Haut-Dauphiné. Il se plaisait à les voir travailler. Ce prince accorda beaucoup de priviléges à ces ou-

(1) Dont 1,468 pour la Martinique. — 962 pour la Guadeloupe. — 892 pour Bourbon. — 1,024 pour l'Algérie. — 709 pour les États-Sardes. — 616 pour les États-Unis, etc.

(2) Dont 931 pour l'Algérie. — 200 pour les États-Sardes. — 238 pour l'Uruguay. — 140 pour Bourbon. — 108 pour la Martinique.

vriers. Il affranchit de toutes tailles et impositions les biens qu'ils pourraient acquérir jusqu'à une certaine somme. Les premiers venus en Provence portaient le nom de Ferré ou Ferry. Cette famille s'est fort étendue et à possédé pendant long-temps toutes les verreries.

Avant le quinzième siècle, on n'employait en Provence le verre aux fenêtres des maisons qu'en petite quantité. Les fenêtres étaient très relevées, mais il n'y avait pas de verre partout ; le reste était en volets de bois. Réné fit faire dans son palais de grands vitraux. Les comptes de la dépense de ce prince déposés à la cour des comptes d'Aix, attestent qu'il employa cent florins à acheter des verres *moult bien variolés et bien peints*, et qu'il prit ces verres à la verrerie de Goult.

Les verriers de Provence avaient à Marseille des dépôts et des magasins où l'on se pourvoyait de plusieurs provinces voisines et d'où l'on en transportait une grande quantité en Espagne, et une moins grande quantité dans le Levant (1).

Bientôt des verreries s'établirent à Marseille.

En 1761, il en existait deux. La Chambre de commerce donna un avis favorable à l'établissement d'une troisième ; elle accueillit également, dans l'intérêt de la libre concurrence, les demandes suivantes pour de nouvelles verreries :

En 1764, du sieur Ferry-Lagrange et du sieur Coulomb ;

En 1765, du sieur Toussaint de Ferry;

En 1767, du sieur Alex. d'Escrivan ;

En 1778, du sieur Laugier (2) ;

En 1786, du sieur Bourgarel, pour verres noirs et à vitres;

En 1788, des sieurs Chastrier, Philip et Cᵒ, pour verres noirs, verres à vitres, cristaux et émaux ;

En 1789, du sieur Rouvier, qui voulait établir une fabrique de *verres polis et assortis propres pour le Levant*. Il demandait un privilége de plusieurs années pour les verreries de luxe et les *grains de verre* pour collier que Marseille ne fabriquait pas.

(1) Mémoire de M. Fauris de Saint-Vincent.

(2) M. Laugier demandait l'autorisation de fabriquer du verre noir pour les bouteilles et du verre blanc pour les vitres. Il faisait observer que cette manufacture serait d'autant plus utile, que l'on ne faisait point de verre de ces deux qualités en Provence, et que l'on ne serait plus obligé de faire passer l'argent en Allemagne et Angleterre pour s'en procurer.

Dans la même année M. Grimblot formait, à la Détrousse et dans la vallée de Saint-Pons, deux établissemens importans pour la fabrication des verres à vitre et des cylindres. Plus tard il y joignit la fabrication et la taille des cristaux.

Malgré les tentatives d'établissemens que je viens de relater, on ne fabriquait généralement à Marseille, en 1789, que de la gobeleterie, des bouteilles et des damejeannes.

On y comptait onze verreries.

En 1805, il n'en restait plus que trois qui avaient beaucoup de peine à se soutenir.

En 1806, M. Grimblot envoya à l'exposition nationale des verres à vitre qui furent trouvés d'une grande netteté.

On remarqua aussi à cette exposition les verres de messieurs Barthélemy et Vence de Marseille (1).

Il y avait en 1830, à Marseille, sept fabriques de verrerie, trois à la campagne, quatre dans la ville. Celle qui était située aux Catalans produisait des verres à vitres et des cylindres. Elle n'existe plus. Il y avait en outre un établissement à Gémenos, un à Peipin. La production totale était évaluée 657,000 fr.

En 1842, le nombre des verreries en activité est de 6, 3 dans l'intérieur de Marseille, savoir : celles de M. Duqueylar, de MM. Colombe et Quaillard, et de MM. Turcat frères, occupent ensemble 180 personnes, et donnent un produit de 400,000 fr. environ.

Trois autres, celles de Saint-Louis, Gémenos et de la Détrousse, appartenant à MM. Rozan oncle et fils, occupent environ 220 personnes et produisent une valeur de 500,000 fr.

Ces établissemens occupent en outre 50 hommes pour la coupe des bois nécessaires à leur consommation.

Total des ouvriers 450, et des produits, 900,000 fr.

Les fabriques établies dans l'intérieur de Marseille, à l'exception de celle de MM. Turcat, produisent en général des verreries communes, les autres confectionnent des objets en verre moulé et taillé consommés dans l'intérieur du royaume ou exportés à l'étranger et aux colonies.

Voici le relevé des exportations du commerce général (c'est-à-dire, des produits français et étrangers) de 1826 à 1830, et du commerce spécial (cest-à-dire, seulement des produits français) de 1839 à 1841 :

(1) *Moniteur* du 30 septembre 1806.

Exportation à l'étranger et aux colonies par le port de Marseille.

(Commerce géneral.)

	1826	1827	1828	1829	1830
Bouteilles pleines, hect.	17,851	20,258	13,265	16,423	12,593
Bouteilles vides....q. m.	5,922	6,492	8,054	8,035	9,169
Verrerie de toute autre sorte..........q. m.	11,972	9,388	7,070	9,472	8,474

Exportations (commerce spécial).

	1839	1840	1841
Bouteilles pleines....... hect.	9,417	9,005	10,973 (1)
Bouteilles vides........ q. m.	14,461	13,800	16,642 (2)
Verrerie de toute autre sorte.»	8,830	7,619	10,503 (3)

Je n'ai pas compris les cristaux dans ces états, parce qu'il ne s'en fait point dans les fabriques de Marseille et du département.

CHAPITRE XXIX.

BOUCHONNIERS.

Nombre des fabricans et des ouvriers en 1830. — En 1842. — Valeur des produits. — Liége brut importé. — Liége ouvré exporté.

En 1830, 9 fabriques de bouchons étaient établies à Marseille. Elles employaient 3,500 à 4,000 q. m. de liége de Sardaigne, d'Espagne, de Corse et du département du Var, qui, au prix de 55 fr. les 100 kil., présentaient un total de 220,000 fr. La main d'œuvre et autres frais locaux ajoutaient à cette valeur 50 pour cent environ. Le nombre des ouvriers employés était de 90 à 100.

(1) Dont 1,248 pour l'Algérie. — 1,995 pour les États-Unis. — 436 pour la Russie. — 661 pour Maurice. — 381 pour l'Inde Anglaise. — 927 pour l'Uruguay. — 394 pour la Martinique. — 486 pour Bourbon, etc.

(2) Dont 4,044 pour les États-Sardes. — 2,974 pour la Toscane. — 2,698 pour la Turquie. — 3,002 pour l'Algérie, etc.

(3) Dont 700 pour l'Espagne. — 1,598 pour la Turquie. — 2,823 pour l'Algérie. — 817 pour les Etats-Unis. — 865 pour l'Uruguay. — 745 pour Bourbon.

Aujourd'hui l'on compte à Marseille 12 fabriques de bouchons, occupant 60 ouvriers. Valeur des produits 360,000 fr.

Ils emploient toujours, pour une partie de leur fabrication, des liéges venus de l'étranger. Voici les quantités importées, pour la consommation, de 1839 à 1841. Nous y ajoutons celles de bouchons confectionnés qui, malgré des droits élevés (59 fr. 20 par 100 kil.), sont néanmoins introduits.

Importations de l'étranger à Marseille.

(Commerce spécial.)

		1839	1840	1841
Liége brut en planche.....	Q. m.	1,897	3,183	1,992
Liége rapé en planche....	»	383	172	51
Bouchons...............	»	300	163	48

Le *liége brut*, revêtu de sa croûte, nous vient presque exclusivement de Sardaigne. Ce pays nous en a fourni en 1839, 1,862 q. m., et l'Algérie 35; — en 1840, 2,939, et l'Algérie 100; — en 1841, 1,881, et l'Algérie 100.

Les Deux-Siciles ont fourni en 1841 tout le *liége rapé* mis en consommation. — en 1840, 165. — en 1839, 225, et la Sardaigne 152.

Quant aux bouchons ils nous viennent spécialement d'Espagne; nous en avons reçu de ce pays, en 1839, 282 q. m. — en 1840, 151; — en 1841, 41.

Quantités de liége ouvré, exporté du port de Marseille pour l'étranger et les colonies.

(Commerce spécial.)

En 1839, 908 q. m. — en 1840, 534; — 1841, 408, dont 73 pour les colonies, — 43 pour l'Algérie, — 36 pour la Russie, — 52 pour l'Autriche, — 62 pour les États-Unis. Nos fabriques sont loin de fournir à ces pays tout le liége ouvré dont ils ont besoin. — Ils en ont tiré en 1841, de notre entrepôt, c'est-à-dire, de fabrication étrangère, savoir : la Russie, 532 q. m. — l'Autriche, 523; — les États-Unis, 472.

CHAPITRE XXX.

MOYENS DE COMMUNICATION ET DE TRANSPORT. — PROFESSIONS ACCESSOIRES.

Nous réunissons dans ce chapitre les arts industriels qui se rapportent aux moyens de communication, soit pour les marchandises, soit pour les personnes, et les arts manuels qui préparent ou conditionnent les objets nécessaires aux transports.

§ Ier. — *Professions accessoires.*

Nombre des ateliers et des ouvriers en 1830 et en 1842. — Valeur des produits.

Diverses professions concourent directement ou indirectement aux transports des hommes et des choses. Les charrons confectionnent les charriots et voitures, forgent les essieux, etc. Les bourreliers, selliers, bâtiers et maréchaux-ferrans, travaillent pour les bêtes de traits.

La *Statistique des Bouches-du-Rhône* réunissant toutes ces industries comme ayant un but commun, évalue à 98 le nombre des établissemens à Marseille, à 300 celui des ouvriers, et à 2,400,000 fr. la valeur des produits pour tout le département en 1830.

Voici les chiffres actuels pour Marseille seulement :

Charrons	40,	ouvriers	130.
Bourreliers	20	»	35.
Selliers et carrossiers	40	»	75.
Maréchaux-ferrans	42	»	100.
	142	»	340.

Nous pouvons évaluer à 1,800,000 fr. la valeur des produits bruts de ces industries pour Marseille.

Cette dépense ne s'applique pas exclusivement aux voitures et bêtes de traits occupées par le commerce. Elle est aussi supportée par l'agriculture dans une forte proportion.

§ II. — ROULAGE.

Tableau de la circulation sur la route de Marseille à Toulon et à Saint-Maximin. — Sur celle de Marseille à Avignon. — Commissionnaires-chargeurs.

Le nombre des voitures passant annuellement devant les ponts à bascule placés sur nos routes, permettrait d'apprécier avec quelque exactitude l'importance des transports, résultats du mouvement industriel et commercial de notre ville.

Nous manquons à ce sujet de documens officiels postérieurs à l'année 1830. Nous sommes forcés de nous borner à reproduire ceux que renferme la *Statistique des Bouches-du-Rhône*, pour la période décennale de 1821 et 1830.

Nombre des charrettes sortant de Marseille, qui ont passé devant le pont à bascule placé à la porte de Castellane, sur la route royale, n° 8, de Marseille à Toulon, conduisant aussi à la route départementale n° 3, de Marseilte à Saint-Maximin.

Terme moyen de dix années de 1821 à 1830.

67,190	charrettes à	1	collier........	67,190 colliers.
19,776	—	2	—	39,552 —
16,701	—	3	—	50,103 —
5,864	—	4	—	23,456 —
1,163	—	5	—	5,815 —
9	—	6	—	54 —
110,703	—			186,170 —

Les voitures mentionnées ci-dessus sont celles qui s'acheminent de Marseille vers Toulon, la vallée de l'Huveaune, le Var et l'Italie.

Durant l'espace de temps qu'embrasse cet état, il n'y a eu aucun pont à bascule sur la route de Marseille à Aix. On n'a donc pu constater que le nombre des voitures passant devant le pont à bascule d'Aix et allant de cette ville sur la route d'Avignon.

En voici le relevé :

Nombre des charrettes qui ont passé devant le pont à bascule d'Aix, allant de cette ville sur la route d'Avignon.

(Terme moyen de 1821 à 1830.)

24 charriots à 4 roues,	4 colliers,	96 colliers.	
4 charriots à 4 roues,	6 »	24	»
12,802 charrettes à 2 roues	1 »	12,802	»
3,092 — —	2 »	6,184	»
10,731 — —	3 »	32,193	»
7,190 — —	4 »	28,760	»
3,277 — —	5 »	16,385	»
42 — —	6 »	252	»
37,162 charrettes.		96,696 colliers.	

Ce nombre doit être doublé par les charrois en activité dans l'intervalle qui sépare la ville de Marseille de celle d'Aix, par la circulation des denrées, des houilles, des sels qui vont des salins de l'étang de Berre et de Martigues aux fabriques de Septême, par le transport de leurs produits à Marseille, par tout ce qui fréquente la route royale n° 96, de Marseille à Sisteron, les contrées Alpines, la Suisse, etc.

Nous avons donc, en doublant les nombres ci-dessus, pour la route de Marseille à Aix et à Avignon :

74,324 charrettes	193,392 colliers.
Et pour la route de Marseille à Toulon, etc.	
110,703 charrettes....................	186,170 colliers.
185,027 charrettes.	379,562 colliers.

La charge ordinaire étant alors de 6 q. m. par collier, (1) on a un total de 2,277,372 q. m. annuellement transportés, soit 227,737 tonnes.

Il est à regretter que l'administration des ponts-et-chaussées n'ait point continué à faire faire ces relevés qui nous fixeraient sur le mouvement de nos principales routes. Nous n'y pourrions néanmoins puiser de complets élémens de comparaison entre 1830 et 1841, pour le commerce de Marseille avec l'intérieur, car depuis l'application de la vapeur aux transports sur le Rhône, et au ca-

(1) Aujourd'hui, par suite de l'amélioration des routes, le poids que traîne un cheval est de 9 à 10 quintaux métriques.

botage dans la Méditerrannée, un grand nombre de marchandises qui s'expédiaient par terre vont par eau.

Quoiqu'il en soit, nous ne croyons pas sans intérêt de citer quelques chiffres déjà publiés par M. Gendarme, ingénieur de l'arrondissement d'Aix.

D'après ses annotations, le nombre journalier des colliers de roulage sur les routes aboutissant à la ville d'Aix, a été en 1841 : sur celle d'Italie de 537. — sur celle des Alpes de 402. — sur celle de Marseille de 943. — sur celle d'Avignon de 554.

Chaque collier correspondant à peu près à une tonne de marchandises, nous pouvons établir le transport annuel opéré sur ces routes en 1841, comme suit :

Route d'Italie	196,105	tonnes.
Route des Alpes	146,730	»
Route de Marseille	347,195	»
Route d'Avignon et Tarascon	202,210	» (1)

On compte à Marseille 58 commissionnaires chargeurs et de roulage occupant ordinairement 300 portefaix payés à tant par quintal et gagnant de 3 à 5 fr. par jour.

§ III. — DILIGENCES.

Mouvement de 1821 à 1830. — En 1841. — Nombre des voyageurs.

En 1830, on comptait 21 établissemens fesant le service des diverses routes aboutissant soit à Marseille soit à Aix.

Le terme moyen de la circulation des voitures servant au transport des voyageurs de 1821 à 1830, a donné les nombres suivans:

Passage devant le pont à bascule de Marseille hors la porte de Rome :

Diligences de Toulon, Aubagne, Roquevaire, Auriol, Brignolles, Saint-Maximin et Barjols :

(1) On a vu à la page précédente que de 1821 à 1830, 37,162 charrettes de 96,696 colliers partaient annuellement d'Aix pour Avignon et Tarascon ; sur ce nombre, 15,894 charrettes de un ou deux colliers pouvaient être considérées comme ne sortant pas du département. Les autres 21,240 représentant 77,590 colliers à 6 qx m. par collier offraient un poids total de 465,540 q. m. soit 46,554 tonnes que l'on répartissait ainsi : 35,000 pour Avignon, 11,554 pour le Languedoc.

A 2 roues 1 et 2 chevaux.......... 4,436
A 4 roues 2 et 4 chevaux.......... 6,800

11,236

Passage devant le pont à bascule d'Aix à la montée d'Avignon :

Diligences de Lyon, Avignon, Nîmes et route :
A 2 roues 1 et 2 chevaux.......... 1,196
A 4 roues 2 et 4 chevaux.......... 7,070

8,266

On comptait en outre :
3,600 voiture d'Aix à Marseille et retour.
1,200 voitures de Martigues à Marseille.
900 voitures de Digne, Gap, etc.

5,700 voitures.
8,266 voitures, route de Lyon et du Languedoc.
11,236 voitures, route de Toulon, etc.

25,202 voitures roulant annuellement, et par jour 69 à 70.

En établissant comme le fait la *Statistique des Bouches-du-Rhône*, un nombre moyen de 6 personnes par voiture, c'est 414 personnes se déplaçant journellement, et par an 151,110

On évaluait en outre le nombre des voitures de louage, dans tout le département, en comptant celles qui stationnaient sur place ou qui étaient en remise, à environ 200 dont 130 à 2 roues et 70 à 4 roues.

Les dépenses des diligences, pour la nourriture des chevaux, le salaire des conducteurs, l'entretien etc. étaient estimées 407,000 fr. Celles des voitures de louage 122,600 fr.

Il y avait dans le département 14 relais de poste, employant 171 chevaux et 46 postillons. Leurs dépenses présumées étaient de 144,650 fr.

En 1841, on a compté à Marseille 43 entrepreneurs de voitures publiques.

Des documens mis à ma disposition par la bienveillance de M. Allaire, directeur des contributions indirectes du département, m'ont permis de dresser le tableau suivant qui fait connaître le mouvement des voyageurs sur nos diverses routes.

ENTREPRISES de diligences.	ROUTE desservie.	NOMBRE DES départs de Marseille en 1841.	NOMBRE DES places par voiture.	NOMRRE DES places par an.
Lauzier..........	Toulon....	435	15	6,525
Id.............	»	660	20	13,200
Veuve Avon.......	»	298	15	4,470
Id.............	»	796	18	14,328
Piffard...........	»	511	15	7,665
Chazal...........	»	15	6	90
Lauzier...........	Nîmes.....	31	15	465
Galline...........	»	195	15	2,925
Bonnard,.........	»	50	15	750
Lauzier...........	Beaucaire..	471	15	7,065
Galline...........	»	428	15	6,420
Lauzier...........	Avignon...	376	15	5,640
Michel............	»	365	15	5,475
Lauzier...........	Aix	1,831	15	27,465
Id.............	»	572	20	11,440
Veuve Avon.......	»	508	15	7,620
Id.............	»	5	18	90
Id.............	»	142	20	2,840
Id.............	»	318	22	6,996
Id.............	»	76	16	1,216
Vial..............	»	142	19	2,698
Long..............	»	189	15	2,835
Long..............	»	70	11	770
Lauzier...........	Martigues..	622	11	6,842
Id.............	»	108	13	1,404
Galline...........	Arles......	60	15	900
Id.............	Lyon......	364	15	5,460
Poulin............	»	365	15	5,475
Gustine..........	»	28	12	336
Rougier..........	»	99	12	1,188
Id.............	»	2	15	30
Id.............	»	114	13	1,482
Mallifaud.........	»	87	13	1,131
Poulin............	Apt.......	365	11	4,015
Tourly...........	Paris......	42	13	546
Clemaron.........	»	2	13	26
Id.............	»	80	16	1,280
Aribaud..........	Toulouse..	60	17	1,020
Aubert...........	Gap.......	16	18	288
Balmont..........	Barjols....	99	9	891
Revest...........	»	217	15	3,255
Id.............	»	80	9	720
Idem...........	»	69	18	1,242
Piffard et Bourgues..	Brignoles..	311	9	2,799
A reporter......		11,674	647	179,318

ENTREPRISES de diligences.	ROUTE desservie.	NOMBRE DES départs de Marseille en 1841.	NOMBRE DES places par voiture.	NOMBRE des places par an.
Report..........		11,674	647	179,318
A. Bourgues	Brignoles..	12	4	48
E. Martin..........	Aubagne..	365	15	5,475
Id.............	»	153	9	1,377
Roumo et Martin ..	»	11	9	99
André Roumo......	»	365	17	6,205
Id............	»	113	9	1,017
Id............	»	36	11	396
E. Martin..........	Roquevaire.	137	9	1,233
Id............	»	221	15	3,315
id	»	2	20	40
Carnille...........	»	94	11	1,034
Véran.............	»	184	11	2,024
Id............	»	43	9	387
Roumo............	Auriol.....	84	9	756
Long.............	»	269	9	2,421
Arnaud et Carnille..	»	133	15	1,995
Arnaud...........	»	28	9	252
Roumo et compagnie	La Ciotat..	11	15	165
Id............	»	90	17	1,530
Dallest...........	»	320	9	2,880
David et Martin....	»	264	17	4,488
Taurel............	Gémenos..	132	6	792
Id.............	»	214	9	1,926
Bonifay	Cuges......	313	9	2,817
Chazal............	»	5	9	45
Marrot............	»	9	4	36
Id............	»	2	7	14
Id............	»	174	9	1,566
Bonifay	Méounes...	156	9	1,404
Fabre.............	Salon......	3	6	18
Dallest	Cassis.....	313	6	1,878
Chabert...........	»	313	6	1,878
Girard	Forcalquier	25	4	100
Allard.............	Tretz.....	6	9	54
Totaux.........		16,274	989	228,983

Nous avons vu que le nombre des diligences roulant journellement de 1821 à 1830, était de 69, soit 25,202 par an. Ce chiffre comprend les arrivées et les départs, il comprend aussi le mouvement des voitures et des voyageurs de la ville d'Aix. Il faut donc pour établir la comparaison entre les deux époques doubler le nombre ci-dessus de 16,274 qui ne s'applique qu'aux départs de

Marseille ; il faudrait encore y ajouter 900 à 1,000 voitures, par an, qui, d'Aix se rendent à Digne, Draguignan, Nice, etc., lesquelles correspondent avec celles de Marseille à Aix. Mais nous n'en tiendrons pas compte, voulant borner nos calculs au mouvement de Marseille.

Il entre donc dans cette ville et il en sort annuellement 32,548 voitures publiques renfermant 457,966 places qui sont insuffisantes à certaines époques de l'année. Il faut observer que dans ce tableau ne sont pas comprises les malles-poste, les voitures de poste ou de louage, qui transportent aussi des voyageurs. Ce n'est donc pas exagérer que de porter le nombre des personnes arrivant à Marseille ou en partant, à 460,000, soit 1,260 par jour (1).

(1) M. Gendarme établit comme il suit le mouvement journalier des voyageurs à Aix :

	NOMBRE DES Voitures.	Places.
1° Voitures qui passent à Aix, en faisant un service régulier d'aller et de retour entre Marseille et Nîmes, Avignon, Lyon, etc., c'est-à-dire entre Marseille et le Languedoc d'un côté, et entre Marseille et la vallée du Rhône de l'autre	22	330
2° Voitures qui passent à Aix, faisant un service entre Marseille et la ligne de la vallée de la Durance	10	150
3° Voitures faisant le service spécial et unique entre Aix et Marseille	22	340
4° Voitures ayant Aix pour point de départ et d'arrivée et correspondant avec toute autre ville que Marseille	16	240
A quoi il faut ajouter les nombreuses voitures d'occasion qui circulent entre Aix et Marseille, et dont on compte environ 20 par jour, mais qu'en l'absence de toute donnée positive, nous réduirons à 12 ; il en résulte par jour les chiffres de	12	72
Totaux	82	1,132
Toutes ces places, nous le savons, ne sont pas toujours occupées ; mais à en juger par ce qui se passe pour les voitures d'Aix, de Marseille, d'Avignon, qui sont toujours pleines, et essentiellement insuffisantes à certaines époques de l'année, on ne doit pas déduire plus d'un huitième pour les places non occupées ; cependant nous porterons cette déduction à un sixième		189
Reste pour le mouvement journalier des voyageurs		943

Ainsi, il faut, dans l'état actuel des choses, considérer le chiffre de 950 comme représentant, à très peu près, le mouvement journalier des voyageurs à Aix, et cela, même sans compter les nombreuses chaises de poste et les petites voitures particulières, plus nombreuses encore, qui servent aux relations entre Marseille et Aix.

§ IV. — TONNELIERS.

Les chaix de vin emploient annuellement environ 180,000 barriques de 2 hectolitres, l'une dans l'autre. De plus, les tonneliers confectionnent des tonneaux pour renfermer les farines, les tabacs, les câpres, les amandes, l'eau-de-vie, l'huile, etc. Le prix des futailles est de 5 à 6 fr. l'hectolitre.

En 1830, le nombre des établissemens à Marseille était de 71, celui des ouvriers de 1,000.

Aujourd'hui on y compte 114 tonneliers et boisseliers occupant 800 ouvriers.

On évaluait en 1830 le nombre des futailles de toute grandeur, annuellement confectionnées à Marseille, à 200,000, soit 400,000 hectolitres, à 5 fr. : 2,000,000 fr. Cette fabrication offre aujourd'hui une valeur de 2,500,000 fr.

§ V. — FABRICATION DE CAISSES.

On fabrique annuellement à Marseille près de 400 mille caisses pour le savon, et à peu près autant pour les liqueurs, vins en bouteilles, chandelles, cires, canavettes à huile, salaisons, fruits secs, etc. Ces caisses ont une valeur de 1 fr. à 1 fr. 50, 2 fr. et 3 fr., suivant la grandeur.

La plupart des planches employées viennent de la Suède. On en confectionne aussi dans des scieries à eau dont le nombre était de 18 en 1830 et la production de 54 mille douzaines de planches. On a vu dans le tome Ier (page 142), au tableau des principales consommations, le nombre des planches soumises au droit d'octroi ; il était de 48 mille douzaines en 1813 ; — de 170,710 douzaines en 1822 ; — de 186,918 douzaines en 1833 ; — de 228,587 douzaines en 1840. En évaluant à 1 fr. 50 le prix moyen des 800 mille caisses fabriquées annuellement, on a un chiffre de 1,200,000 fr.

On comptait à Marseille, en 1830, 36 fabricans et 200 ouvriers ; aujourd'hui 49 fabricans et 140 ouvriers.

§ VI. — FABRICANS DE COFFRES ET MALLES.

On en compte 12 à Marseille, ils occupent 24 ouvriers et produisent annuellement pour une valeur d'environ 600 mille fr.

CHAPITRE XXXI.

CONSTRUCTIONS NAVALES ET PROFESSIONS ACCESSOIRES.

De 1825 à 1828 — De 1837 à 1841 — Ouvriers. — Matières employées. — Nouveau chantier.

§ Ier. — *Constructions navales.*

Voici sur les constructions navales faites à Marseille de 1825 à 1828, un tableau emprunté à la *Statistique des Bouches-du-Rhône :*

ANNÉES.	CONSTRUCTIONS NEUVES.		BATIMENS RADOUBÉS.		OUVRIERS.
	Nombre de navires.	Tonnage.	français.	étrangers.	
1825....	5	1,105 tx.	57	44	1,550
1826....	13	3,060 »	138	38	2,200
1827....	8 (1)	2,200 »	107	49	1,756
1828....	3	816 »	89	49	1,500
TERME MOYEN	7	1,795 tx.	98	43	1,751

A la Ciotat, on fit pour compte marseillais :

En 1826, 13 constructions neuves.

En 1827, 7 constructions neuves.

En 1828, 3, dont une de 425 tx. et une de 329 tx.

En 1837, les constructions neuves exécutées à Marseille pour compte français (il n'en a pas été fait depuis 1837 pour compte étranger), ont été au nombre de 12, savoir :

Un brigantin de 135 tonneaux.

Un brigantin de 120 tx.

Un brigantin de 140 tx.

Un brigantin de 180 tx.

Un brick de 265 tx.

Un trois mâts-barque de 270 tx.

Un trois mâts-barque de 300 tx.

Un trois mâts-barque, de 290 tx.

(1) Dont 2 bricks, 1 corvette et 1 frégate pour compte du pacha d'Egypte.

Quatre bateaux à vapeur, de la force de 80 à 120 chevaux, dont 2 affectés au service de Marseille au Languedoc et 2 destinés pour le Rhône.

Voici les chiffres des années suivantes d'après un relevé que je dois à l'obligeance de M. Jacques, commissaire-général de la marine :

Constructions neuves.

NAVIRES FRANÇAIS.	1838	1839	1840	1841	moyenne par an.
Bricks...........	1	3	—	—	1
Trois mâts........	3	1	4	2	2 1/2
Totaux.........	4	4	4	2	3 1/2

Bâtimens français radoubés.

TONNAGE.	1837	1838	1839	1840	1841
De 100 à 200 tonn...	32	35	32	36	20
De 200 à 300 »	40	30	25	20	12
De 300 à 400 »	15	12	15	10	6
De 400 à 500 »	6	4	8	4	3
Doublés en cuivre....	15	14	15	20	15
Doublés en zinc.....	16	10	8	10	6
Doublés en bois.....	—	—	—	2	—
Totaux........	124	105	103	102	62

Bâtimens étrangers radoubés.

NATURE DU TRAVAIL.	1837	1838	1839	1840	1841
Réparés..........	17	25	30	50	15
Doublés en cuivre...	26	32	34	20	10
Doublés en zinc.....	9	8	6	8	4
Doublés en bois.....	3	5	4	2	2
Totaux.........	55	70	74	80	31

La diminution du nombre des radoubs s'explique par la moindre durée des navires. Les assureurs, parfaitement renseignés aujourd'hui sur l'âge d'un bâtiment, refusent de l'assurer quand il est vieux ; alors au lieu de le radouber on le démolit. Souvent aussi les navires ne font à Marseille que les réparations urgentes et vont se faire radouber ailleurs.

Le nombre des ouvriers employés aux travaux de construction et de radoub a été de 1,850 en 1837 ; — de 1,900 en 1838 ; — de 1,800 en 1839 ; — de 1,850 en 1840 ; — de 1,020 en 1841.

Les matières mises en œuvre en 1837, sont détaillées dans le relevé suivant :

Etat approximatif des matières employées dans le port de Marseille à la construction et à la réparation des navires de commerce en 1837.

ESPÈCES.	QUANTITES.	PRIX.	SOMMES.
Bois de chêne haute futaie et courbans	3,827 stères	94 fr. le st.	359,738
Bois de sapin....................	1,548 »	51 » »	78,948
Bois pour mâtures..................	3,625 »	82 » »	297,250
Bois pour doublage de navires.......	200 »	65 » »	13,000
Bois ormeau.......................	150 »	72 » »	10,800
Bois menuiserie....................	450 »	92 » »	41,400
Bois gayac pour poulies	1,985 »	85 » »	168,725
Fer ouvré, clous, etc	576,395 kil.	79 fr. le °/o	464,262
Canons en fer et caronades	20 pièces.	250 fr. l'un.	50,000
Ancres, pesant ensemble...........	43,400 kil.	89 » le °/o	38,626
Feuilles de cuivre pour doublage....	90,000 »	312 » »	280,800
Feuilles de zinc pour doublage.......	12,000 »	75 » »	9,000
Toile à voile en coton...............	180,000 aunes	1 f. 12 l'aune	201,600
Toile métis de diverses qualités......	450,000 »	1 » 38 »	621,000
Toiles d'Olonne....................	85,000 »	1 » 75 »	148,750
Guinées pour pavillons et étamines...	700 »	1 » 85 »	1,285
Chanvre du Nord...................	220,000 kil.	1 f. 20 le kil.	264,000
Chanvre de Bayonne et d'Italie......	180,000 »	1 » 30 »	234,000
Brai de France.....................	230,000 »	25 fr. le °/o	57,500
Suif.............................	90,000 »	102 » »	91,800
Etoupe...........................	800,000 »	41 » »	205,000
Clous de cuivre	45,000 »	327 » »	147,150
Futailles à eau et à vin............	3,000 hec	6 » »	18,000
Soufre raffiné en bâtons............	45,000 kil.	25 » »	11,250
Huile pour peinture................	160,000 »	90 » »	144,000
Rouge brun	1,800 »	70 » »	1,260
Noir de fumée.....................	1,240 »	60 » »	744
Peaux de mouton..................	600 peaux..	3 fr. 50 c.	2,100
Panier d'osier pour lest............	6,200	50 c.	3,100
Total			3,965,088

Le montant des matières employées en 1836 avait été de fr. 4,912,511; en 1827, de 2,501,785 fr.

La Statistique des Bouches-du-Rhône évalue le prix des constructions neuves, armement compris, à 190 fr. par tonneau, pour les navires à un pont, et à 280 fr. pour ceux à deux ponts.

En 1837, ces derniers ne revenaient plus qu'à 265 fr. (1)

Cette branche importante d'industrie décroît. Notre marine lutte avec trop de désavantage contre la marine étrangère. Les lois et réglemens auxquels la navigation française est soumise devraient être réformés. Il serait nécessaire aussi pour rendre quelque activité à nos chantiers, que tous les objets étrangers employés dans la construction des navires, surtout les chanvres et les métaux, fussent livrés aux constructeurs exempts de droits de douane et d'octroi.

Le ralentissement des travaux de construction et de radoub provient aussi de la cherté excessive de la main-d'œuvre à Marseille, et du défaut d'emplacement convenable.

Pour obvier à ce dernier inconvénient, la Chambre de commerce de Marseille a consacré une somme de cent mille francs à l'achat d'un emplacement au Pharo, pour l'établissement d'un chantier de construction, qui offrira une plus grande surface et permettra d'affecter aux opérations du commerce, sur les quais de Rive-Neuve, un terrain bien précieux occupé aujourd'hui par le chantier.

Mais ce n'est pas tout, pour ranimer l'activité des constructions navales à Marseille, il faut que nos constructeurs joignent à la pratique des connaissances théoriques avancées. Il faut qu'ils modifient les anciennes formes des navires, de manière à leur faire porter, à tonnage égal, une plus forte quantité de marchandises (2).

§ II. — PROFESSIONS ACCESSOIRES.

Établissemens divers en 1830 et en 1840. — Cordages de chanvre. — Cordes et autres ouvrages de spart.

Voici l'état des professions qui se rattachent à la construction des navires tel qu'il a été dressé en 1830 et en 1840. Le nombre des ouvriers et la valeur des produits sont dans le paragraphe précédent.

(1) Voir au tome premier, page 169.

(2) Cette observation date de la première édition de ce livre; aujourd'hui il y a progrès. Il est sorti depuis quelques années des chantiers de Marseille des navires qui réunissent la vitesse à la solidité, la facilité des manœuvres et l'élégance des formes à une puissante capacité.

	1830	1840
Charpentiers et constructeurs de navires et barques, etc.	18	14
Avironniers ou fabricans de rames	3	5
Voiliers	4	11
Poulieurs	7	8
Hydrographes	5	6
	37	44

18 fabricans de cordes, occupant 80 ouvriers, voient la plus grande partie de leurs produits absorbés par la marine. En 1830, on en comptait 14 avec 60 ouvriers. Outre 5 à 6 mille q. m. cordages livrés à la marine, ils en fabriquent environ 5 mille, soit en cordes soit en ficelles, pour l'emballage des caisses et balles, pour les charrois, les raffineurs de sucre, etc., ou pour l'exportation qui en a pris, en 1837, 330 q. m.; en 1838, 412; en 1841, 1,103.

On fait aussi des cordages de spart de différentes grosseurs pour des amarres, des filets pour la grande pêche et les madragues; on natte encore le spart pour des couffins et autres ustensiles; on en forme des paillassons, etc.

Aujourd'hui, comme en 1830, 18 fabriques de ce genre sont établies à Marseille : 60 ouvriers sont employés dans les ateliers. La filature et le tressage qui se font à la main, occupent à heures perdues, soit en ville, soit à la campagne, 2 à 3 mille personnes, femmes ou enfans. La valeur des produits est estimée 500 mille fr.

Il a été exporté de Marseille, en 1841, pour l'étranger et les colonies, 191 q. m. cordages de sparte.

CHAPITRE XXXII.

CORAIL.

§ Ier. — PECHE DU CORAIL.

Son exploitation aux 16e, 17e, 18e et 19e siècles. — Avantages qu'elle pourrait procurer à la France. — Demande d'une prime.

Au seizième siècle deux marchands de Marseille, Linche et Didier, s'associèrent pour la pêche du corail sur les côtes de Barbarie, à l'extrêmité du territoire d'Alger. Ils firent bâtir là une es-

pèce de fort pour protéger les corailleurs, et cette compagnie eut dès-lors le nom qu'elle a depuis conservé jusqu'à la révolution, de *compagnie du Bastion de France*.

Cette compagnie dut quelque éclat à l'activité de Samson Napollon, qui passa à Alger en 1628. La colonie du bastion de France compta jusqu'à 800 habitans. Après sa mort, en 1633, les affaires devinrent très languissantes.

La compagnie était obligée de payer pour environ 40 mille livres de tributs annuels, savoir : 23 mille à Alger, 9 mille pour l'échelle de Bone, 5 mille aux Maures du pays, et 2,500 au gouverneur de Constantine, de qui Bone dépendait.

La pêche du corail se fesait depuis le commencement d'avril jusqu'à la fin de juillet. Aux approches de la saison, les corailleurs venaient au bastion faire leur marché et recevoir les avances qu'on avait coutume de leur faire et qui étaient d'environ 200 piastres, à condition que ni les maîtres de barques ni leurs compagnons ou matelots ne pourraient vendre le corail de leur pêche qu'aux commis de la compagnie, sous peine de punition corporelle, et seulement au prix de 58 sous la livre.

Le produit de la pêche était, année commune, de 200 quintaux (de 40 kil. 8 hect.)

Au commencement du dix-huitième siècle, le corail avait déjà beaucoup perdu de son prix; cependant il se vendait encore à Marseille 300 piastres la caisse de 130 livres poids de table.

La compagnie, outre le Bastion, la Calle et le cap Rose, avait encore dans sa concession les ports de Bone et de Collo; elle y commerçait à l'exclusion de tous négocians français.

Outre le corail, elle envoyait encore à Marseille des grains, des laines, du suif, de la cire, des chevaux et environ 50 mille cuirs.

La pêche du corail employait alors, sur le littoral d'Afrique, 50 bateaux provençaux et corses, de 4 à 5 tonneaux. Elle se fesait aussi sur les côtes de Provence par 15 à 20 bateaux de Cassis.

Lorsque la compagnie d'Afrique eut été supprimée, les Italiens et surtout les Napolitains s'emparèrent de cette pêche lucrative (1).

Aujourd'hui encore ils l'exploitent à peu près exclusivement, malgré la supression du droit perçu sur les bateaux français, malgré le maintien de l'ancienne redevance de 200 piastres fortes et de deux *rotolis* de corail sur les bateaux étrangers.

(1) Voir au tome 2, page 334.

On en jugera par l'état suivant, extrait du tableau officiel des établissemens d'Afrique :

Pêche du corail de 1832 *à* 1836.

Année, bateaux corailleurs	Détail	Montant des redevances.
En 1832, 62 bateaux corailleurs	2 français... 12 sardes.... 25 napolitains. 23 toscans...	65,755 fr.
1839, 99	2 français... 25 sardes.... 49 napolitains 23 toscans....	109,954
1834, 131............	8 français ... 28 sardes .... 62 napolitains 36 toscans....	124,275
1835, 150............	8 français... 17 sardes.... 82 napolitains. 43 toscans...	157,983
1836, 245...........	10 français... 31 sardes.... 122 napolitains. 79 toscans ...	242,222

Il est à regretter que cette pèche soit ainsi abandonnée par la marine française. Ce pourrait-être une pépinière d'excellens matelots. Pleine de fatigues et de périls, elle formerait pour l'état et le commerce des hommes robustes, hardis, endurcis à la navigation. Elle mériterait sous ce rapport les encouragemens accordés à la pêche de la morue et à celle de la baleine. Le nombre des marins qu'elle pourrait ainsi exercer ne s'éleverait pas à moins de deux mille.

M. Barbaroux de Mégy, l'un de nos principaux fabricans de corail, dans une notice intéressante qu'il a publiée sur ce sujet, a demandé une prime de 10 fr. par kilog à l'importation du corail brut. Un kilog vaut environ 100 fr. La pêche moyenne d'un bateau monté de 8 à 9 hommes est de 75 kil. Ce serait donc 750 fr. par bateau ou 90 fr. environ par homme.

La France recueillerait d'amples compensations du faible sacrifice que lui imposerait cette prime. M. d'Argout, ministre du commerce, disait avec raison le 21 août 1831, en présentant un projet de loi sur les primes : « On a généralement regardé comme » le fruit de l'encourragement accordé aux pêches la facilité avec » laquelle l'expédition d'Alger a été préparée. »

M. Havin, rapporteur, disait aussi pour justifier le système des primes : « C'est une pépinière d'excellens marins où le gouverne» ment peut trouver moyen de faire promptement un armement » considérable ; il a de suite des matelots expérimentés qui (même » en comptant le prix des primes) lui coûtent beaucoup moins que » ceux qu'il fait instruire sur les batimens de l'état. »

Ces motifs doivent conseiller l'adoption d'une prime en faveur de la pêche du corail. Elle aurait aussi pour résultat de soutenir et de développer une fabrication intéressante dont nous allons parler.

§ II. — FABRICATION DU CORAIL.

Son importation à Marseille. — Son état avant la Révolution. — Sous l'Empire. — Sous la Restauration. — De 1825 à 1834. — En 1842. — Causes de décadence. — Exportation du corail ouvré. — Importation du corail brut.

Cette fabrication fut d'abord exploitée en Italie par les Génois et les Napolitains. Ce n'est que vers l'année 1775 qu'elle fut transportée à Marseille, dont les produits en ce genre n'ont pas cessé, depuis, de jouir d'une réputation méritée.

Avant la révolution, une compagnie royale sous la direction de M. Rémuzat était seule, à Marseille, en possession de cette industrie. Elle employait 3 à 400 ouvriers, hommes, femmes et enfans. Elle fabriquait des objets de parure, des colliers et autres ornemens, soit pour l'intérieur du royaume, soit pour l'exportation en Levant, dans l'Inde et surtout en Afrique pour la traite des noirs.

La révolution fit tomber cette fabrication dans le domaine commun. Plusieurs manufactures s'élevèrent. Elles furent languissantes pendant les misères de la République.

Sous l'Empire, elles prirent de l'essor. On remarqua, à l'exposition des produits de l'industrie française, en 1806, les coraux de M. Rémuzat et ceux de M. Garambois ; le *Moniteur* leur accorda des éloges pour l'agrément des formes et le fini du travail.

Les trois établissemens qui existaient en 1830 sont réduits à un seul qui occupe six ouvriers et qui, année commune, n'est alimenté de matières que pour six mois de travail.

Le revenu de matières fines qui en résulte est de 5 millions.

Cette diminution du travail tient à des causes exposées dans le chapitre suivant.

CHAPITRE XXXIV.

HÔTEL DES MONNAIES.

Crises commerciales produites par la rareté du numéraire. — Demande d'un hôtel des monnaies. — Translation de celui d'Aix à Marseille en 1787. — Pénurie en 1789. — Remède proposé par la Chambre de commerce. — Fabrication de monnaies de 1787 à 1794. — De l'an IX à 1839. — Nécessité d'un hôtel des monnaies à Marseille.

L'hôtel des monnaies de Marseille ne date que de 1787. Son établissement fut sollicité par la Chambre de commerce à la suite de plusieurs crises qu'avait occasionnées sur notre place la rareté du numéraire.

Ces sollicitations remontent à l'année 1774. Alors la place se trouvait plongée dans la consternation par un nombre inoui de faillites (1). La Chambre provoqua une réunion générale de tous les négocians. M. Conil, membre de la chambre, fit observer qu'un des principaux remèdes au mal dont on souffrait était l'établissement d'un hôtel de monnaies.

(1) En 1721 une crise avait également eu lieu à Marseille par suite de la rareté du numéraire, amenée, cette fois, par le système de Law. Conformément aux ordres du gouvernement tous les citoyens de Marseille avaient porté leur or et leur argent à la banque *lors même*, disait la Chambre de Commerce dans une adresse au régent du 19 janvier de cette année, *qu'il n'y avait pas encore assez de billets pour leur distribuer.* Elle ajoutait : « La noblesse, la bourgeoisie,
» les gens de détail n'ont que des billets, et ne peuvent plus prêter au négociant
» qui, à son tour, ne peut plus acheter, parce qu'il ne sauroit offrir que des
» billets en paiement, et comme il n'y a que la circulation de l'argent qui puisse
» opérer les différens mouvemens du commerce, ce commerce cesse dès que
» cette circulation se trouve arrêtée. V. A. R. sera sans doute pénétrée de cette
» vérité lorsqu'elle saura que par le manque d'argent, Marseille a vu cesser le
» travail de ses fabriques à savon qui sont au nombre de plus de trente ; que
» celles des bonnets et draps, des chapeaux, des papiers, des cordages, de

Dans son bureau du 30 avril 1774, la Chambre de commerce, toujours préoccupée de la crise qui affligeait et irritait de plus en plus les esprits, délibéra :

1° Que la chambre fournirait chaque mois 300,000 livres de lettres de change à six usances sur M. Rostagny, son député, à Paris.

2° Que l'argent en provenant serait remis à ceux qui donneraient en contre-valeur des espèces étrangères, matières d'or et d'argent.

3° Qu'on solliciterait la translation de l'hôtel des monnaies d'Aix à Marseille.

4° Qu'on demanderait l'importation des *blés nationaux* à Marseille.

Le ministre refusa son autorisation aux mesures demandées.

La crise allait toujours croissant. Le 3 juin 1774, le président semainier disait à la chambre : « Qu'il voyait avec une douleur » inexprimable le *désordre affreux* qui régnait sur la place, et la » désolation qu'y fesait naître cette suite de faillites qui se succé» daient tous les jours. » (1)

La chambre délibéra de venir au secours du commerce en prêtant sur dépôt de marchandises jusqu'à concurrence des trois quarts de leur valeur.

Cette délibération, approuvée par l'intendant, inspecteur du commerce, fut encore cassée par le ministre.

» l'amidon, de la faïence, les ciergeries, les tanneries, les verreries, les raffi» neries du sucre et du soufre ont également cessé de travailler par le manque » d'espèces ; que la construction a esté aussy abandonnée, y ayant encore des bâ» timens qui dépérissent sur le chantier et qu'on n'a pas achevés pour ne pouvoir » payer les journées des ouvriers. La navigation a subi le même sort. Nos bâti» mens occupent le port inutilement et y sont exposés aux rigueurs du temps » sans radoubs ni carennes, tous désagrées et hors d'état de servir pour ne pou» voir estre radoubés parce qu'il faudroit de l'argent et qu'on n'en a point. De là » dépend encore le sort des matelots qui se disperseront chez les étrangers, s'ils » ne trouvent plus à s'occuper ici. Enfin, notre marine autrefois si puissante qui » pouvait fournir au roy sans déranger le commerce cinq à six mille matelots ne » seroit peut-être pas en état d'en donner aujourd'hui cinq cents. La contagion » les a enlevés. »

En conséquence, la Chambre suppliait le régent d'accorder par grâce spéciale le paiement en argent des billets de banque appartenant aux habitans de Marseille.

(1) On en compta jusqu'à 143 en deux mois. La première de toutes fut celle de Pierre Verdilhon, dont le passif s'élevait à plns de 6 millions, et le nombre des créanciers à plus de 600.

Les trois établissemens qui existaient en 1830 sont réduits à un seul qui occupe six ouvriers et qui, année commune, n'est alimenté de matières que pour six mois de travail.

Le revenu de matières fines qui en résulte est de 5 millions.

Cette diminution du travail tient à des causes exposées dans le chapitre suivant.

CHAPITRE XXXIV.

HÔTEL DES MONNAIES.

Crises commerciales produites par la rareté du numéraire. — Demande d'un hôtel des monnaies. — Translation de celui d'Aix à Marseille en 1787. — Pénurie en 1789. — Remède proposé par la Chambre de commerce. — Fabrication de monnaies de 1787 à 1794. — De l'an IX à 1839. — Nécessité d'un hôtel des monnaies à Marseille.

L'hôtel des monnaies de Marseille ne date que de 1787. Son établissement fut sollicité par la Chambre de commerce à la suite de plusieurs crises qu'avait occasionnées sur notre place la rareté du numéraire.

Ces sollicitations remontent à l'année 1774. Alors la place se trouvait plongée dans la consternation par un nombre inoui de faillites (1). La Chambre provoqua une réunion générale de tous les négocians. M. Conil, membre de la chambre, fit observer qu'un des principaux remèdes au mal dont on souffrait était l'établissement d'un hôtel de monnaies.

(1) En 1721 une crise avait également eu lieu à Marseille par suite de la rareté du numéraire, amenée, cette fois, par le système de Law. Conformément aux ordres du gouvernement tous les citoyens de Marseille avaient porté leur or et leur argent à la banque *lors même*, disait la Chambre de Commerce dans une adresse au régent du 19 janvier de cette année, *qu'il n'y avait pas encore assez de billets pour leur distribuer.* Elle ajoutait : « La noblesse, la bourgeoisie, » les gens de détail n'ont que des billets, et ne peuvent plus prêter au négociant » qui, à son tour, ne peut plus acheter, parce qu'il ne sauroit offrir que des » billets en paiement, et comme il n'y a que la circulation de l'argent qui puisse » opérer les différens mouvemens du commerce, ce commerce cesse dès que » cette circulation se trouve arrêtée. V. A. R. sera sans doute pénétrée de cette » vérité lorsqu'elle saura que par le manque d'argent, Marseille a vu cesser le » travail de ses fabriques à savon qui sont au nombre de plus de trente ; que » celles des bonnets et draps, des chapeaux, des papiers, des cordages, de

Dans son bureau du 30 avril 1774, la Chambre de commerce, toujours préoccupée de la crise qui affligeait et irritait de plus en plus les esprits, délibéra :

1° Que la chambre fournirait chaque mois 300,000 livres de lettres de change à six usances sur M. Rostagny, son député, à Paris.

2° Que l'argent en provenant serait remis à ceux qui donneraient en contre-valeur des espèces étrangères, matières d'or et d'argent.

3° Qu'on solliciterait la translation de l'hôtel des monnaies d'Aix à Marseille.

4° Qu'on demanderait l'importation des *blés nationaux* à Marseille.

Le ministre refusa son autorisation aux mesures demandées.

La crise allait toujours croissant. Le 3 juin 1774, le président semainier disait à la chambre: « Qu'il voyait avec une douleur » inexprimable le *désordre affreux* qui régnait sur la place, et la » désolation qu'y fesait naître cette suite de faillites qui se succé» daient tous les jours. » (1)

La chambre délibéra de venir au secours du commerce en prêtant sur dépôt de marchandises jusqu'à concurrence des trois quarts de leur valeur.

Cette délibération, approuvée par l'intendant, inspecteur du commerce, fut encore cassée par le ministre.

» l'amidon, de la faïence, les ciergeries, les tanneries, les verreries, les raffi» neries du sucre et du soufre ont également cessé de travailler par le manque » d'espèces; que la construction a esté aussy abandonnée, y ayant encore des bâ» timens qui dépérissent sur le chantier et qu'on n'a pas achevés pour ne pouvoir » payer les journées des ouvriers. La navigation a subi le même sort. Nos bâti» mens occupent le port inutilement et y sont exposés aux rigueurs du temps » sans radoubs ni carennes, tous désagrées et hors d'état de servir pour ne pou» voir estre radoubés parce qu'il faudroit de l'argent et qu'on n'en a point. De là » dépend encore le sort des matelots qui se disperseront chez les étrangers, s'ils » ne trouvent plus à s'occuper ici. Enfin, notre marine autrefois si puissante qui » pouvait fournir au roy sans déranger le commerce cinq à six mille matelots ne » seroit peut-être pas en état d'en donner aujourd'hui cinq cents. La contagion » les a enlevés. »

En conséquence, la Chambre suppliait le régent d'accorder par grâce spéciale le paiement en argent des billets de banque appartenant aux habitans de Marseille.

(1) On en compta jusqu'à 143 en deux mois. La première de toutes fut celle de Pierre Verdilhon, dont le passif s'élevait à plns de 6 millions, et le nombre des créanciers à plus de 600.

Cependant cette crise se prolongeait. Nous voyons dans les registres de la Chambre qu'on en recherchait encore les causes en 1776. Le plus grand nombre l'attribuait à la *caisse des courtiers* dont j'ai parlé au tome 1er., page 75; d'autres aux Gênois qui emportaient des sommes énormes en échange de leurs huiles. Tous étaient d'accord pour demander l'établissement d'un hôtel des monnaies afin d'utiliser les espèces étrangères et les matières d'or et d'argent que le commerce importait à Marseille.

La Chambre réitérait ses instances pour cet objet chaque année, soit auprès du contrôleur général des finances, soit auprès du gouverneur, le prince de Beauvau.

Elle obtint enfin, aidée par les pressantes démarches de M. Gaillard, directeur de l'hôtel des monnaies d'Aix, la translation de cet hôtel à Marseille.

Malgré le secours de cette fabrication, la rareté du numéraire se fesait encore sentir en 1789 à Marseille. On évaluait alors à 3 millions le vide opéré dans la circulation des espèces. La Chambre de commerce proposa le remède suivant : (je le rapporte ici parce que ces détails se lient à l'histoire de notre hôtel des monnaies, qu'ils montrent l'importance que le commerce attachait au travail de cet établissement et qu'ils nous initient à la vie commerciale de cette époque.)

La chambre pensait que le meilleur moyen de diminuer la rareté du numéraire, était d'encourager, d'exciter par l'appât d'un prix avantageux l'importation à Marseille des piastres d'Espagne et de les convertir en espèces à l'hôtel des monnaies. Elle proposait d'en acheter 60,000 marcs à raison de 49 livres 5 sous le marc ; et comme le directeur ne pouvait le payer que 48 livres 8 sous, elle sollicitait la remise du droit de seigneuriage de dix sous par marc. Cette remise réduisait à sept sous la bonnification réclamée par le directeur, soit 21,000 livres pour la somme déterminée. La chambre se serait chargée de fournir cette somme en la prélevant sur le produit du droit *du tiers en sus sur le poids le Roy* supporté par tous les genres de commerce exploités à Marseille.

De 1787 à 1794, l'hôtel des monnaies de Marseille a fabriqué en pièces d'or, d'argent, de cuivre et métal de cloche pour 6,452,519 francs.

Rétabli par la loi du 3 nivose an VII, il ne reprit ses travaux qu'à la fin de l'an IX. De cette époque à 1823 on ne battit que 15,467,747 fr. 50 cent.

En 1824, la nouvelle direction de MM. Ricard imprima à cet atelier une grande activité. La production totale s'est élevée à près de 100 millions en 39 ans. Sur cette somme messieurs Ricard père et fils en ont fabriqué 85 millions en 15 ans. La fabrication de chaque année a été ainsi qu'il suit :

An IX, —	11,015	fr.		au type d'Hercule.
An X, —	196,330	»		id.
An XI, —	1,841,235	»		aux types d'Hercule et de Bonaparte premier consul.
An XII, —	923,918	»		aux types d'Hercule et de Bonaparte premier consul.
An XIII, —	390,028	»		au type de Napoléon empereur.
An XIV, —	6,898	»		id.
1806, —	5,570	»		id.
1807, —	1,481	»		id.
1808, —	48,971	»	50	id.
1809, —	158,852	»	50	id.
1810, —	103,298	»	50	id.
1811, —	3,485,740	»		id.
1812, —	3,150,095	»		id.
1813, —	4,332,402	»		id.
1814, —	74,005	»		id.
1814, —	494,495	»		au type de Louis XVIII.
1815, —	37,305	»		id.
1816, —	88,115	»		id.
1817, —	50,613	»		id.
1818, —	39,025	»		id.
1819, —	5,930	»		id.
1820, —	2,200	»		id.
1821, —	990	»		id.
1822, —	»	»		id.
1823, —	19,235	»		id.
1824, —	4,684,516	»		id.
1825, —	2,447,653	»		id.
1825, —	881,445	»		au type de Charles X.
1826, —	5,362,100	»		id.
1827, —	7,655,620	»		id.
A reporter :	36,499,081	fr.	50 c.	

Report : 36,499,081 fr. 50 c.

1828, — 6,004,830 » au type de Charles X.
1829, — 6,454,768 » id.
1830, — 9,026,885 » id.
1830, — 303,105 » au type de Louis-Philippe Ier.
1831, — 10,312,110 » id.
1832, — 6,152,918 » id.
1833, — 4,461,073 » id.
1834, — 2,501,264 » id.
1835, — 1,921,111 » id.
1836, — 1,808,780 » id.
1837, — 3,621,560 » id.
1838, — 10,429,155 » id.
1839, — 320,125 » id.

Total..... 99,816,765 fr. 50 c.

Récapitulation des espèces d'argent faites à la monnaie de Marseille de l'an IX *à* 1839.

TYPES.	PIÈCES de 5 FRANCS.	de 2 FRANCS	de 1 FRANC	de 1/2 FRANC	de 1/4 FRANC	TOTAL.
D'Hercule.......	1,009,185	—	—	—	—	1,009,185
De Napoléon.....	12,924,709	271,946	391,827	127,889	4,292. 50	13,720,654 50
De Louis XVIII...	7,847,455	14,886	7,203	—	533	7,870,077
De Charles X.....	35,220,860	82,252	66,481	16,055	—	35,385,648
De Louis-Philippe	41,317,335	288,278	184,125	40,600	863	41,831,201
	98,319,535	657,362	649,636	184,544	5,688. 50	99,816,765 50

Fabrication de pièces d'or.

En 1824,— 40,020 fr. en pièces de 20 fr. au type de Louis XVIII.
En 1830,— 41,040 fr. en piéces de 40 fr. au type de Charles X.

Nombre des ouvriers : 30.

Depuis 1839, par suite de la démission de M. Ricard, l'hôtel des monnaies de Marseille est demeuré inactif. C'est pour notre place une calamité commerciale (1). La chambre de commerce l'a bien

(1) Voir au Tome Ier, page 301 et suivantes.

compris. En 1834, ses représentations obtinrent que notre hôtel ne fût pas au nombre de ceux dont la suppression devait être prononcée. En 1840, elle a renouvelé les mêmes représentations. Cette fois il est à craindre que sa voix ne soit pas écoutée. Le gouvernement paraît bien décidé à centraliser à Paris la fabrication des monnaies et à supprimer tous les hôtels des départemens.

C'est là une mesure funeste et injuste pour Marseille. En vain objecterait-on que sa direction est vacante et que par conséquent il n'y a pas lésion d'intérêt existant. Cette vacance n'a d'autre cause que le projet avoué de supprimer les hôtels des départemens. Sans ce projet, nos principaux banquiers et le conseil de la banque se seraient entendus pour présenter un candidat et pour lui assurer des bénéfices. En 1840, une réunion de banquiers et de négocians représentant les plus hauts intérêts du commerce et placés à la tête de ses plus importantes entreprises, déclaraient à la Chambre de commerce qu'ils étaient prêts à prendre des mesures pour assurer la marche de notre hôtel des monnaies.

Aucune ville n'est mieux placée que Marseille pour avoir un atelier de monnaies; (1) aucune n'en a un plus pressant besoin. Le gouvernement devrait conserver dans les départemens les hôtels de Marseille, de Bordeaux, et peut-être de Strasbourg : mais n'en voulût-il conserver qu'un seul, c'est celui de Marseille qu'il devrait maintenir, à cause des prélèvemens excessifs et continuels de numéraire qu'il opère sur cette place pour les dépenses de la flotte à Toulon et pour celles de l'armée en Algérie. Ne serait-il pas juste et nécessaire de permettre à Marseille de combler par sa fabrication le vide opéré par d'énormes exportations? Pourquoi grever son commerce de frais considérables de transport et d'assurance pour l'envoi des matières de Marseille à Paris, et pour le retour des espèces de Paris à Marseille?

Il y a plus : ce n'est point Paris qui s'enrichira des matières précieuses destinées à Marseille. Ce sont les ports de l'Italie dotés d'ateliers pour la fabrication des monnaies. Ils les recevront, ils en reçoivent déjà directement du Levant et des autres pays qui nous en envoyaient : et c'est pour eux une source nouvelle de transac-

(1) L'altération toujours croissante des monnaies turques, base du système financier du gouvernement Ottoman, provoque l'exportation des espèces fabriquées avant la dernière altération, et ayant une valeur intrinsèque supérieure à leur valeur nominale. Toutes ces espèces viennent à Marseille qui, ne pouvant aujourd'hui les monnayer elle-même, les envoie à Gênes et à Livourne.

tions commerciales de toute sorte enlevées à notre ville ainsi doublement appauvrie.

Ce qui le prouve, c'est l'exportation considérable de lingots d'argent qui a lieu par notre port depuis la suspension des travaux de l'hôtel des monnaies. En 1838, pendant qu'il travaillait, cette exportation n'était que de 138,400 francs ; en 1839 elle s'élevait à 1,923,800 francs ; en 1840, à 6,644,200 ; en 1841, à 1,309,400 francs. (1) Nos ateliers d'affinage et de monnayage ont perdu le travail auquel auraient donné lieu non seulement ces lingots, mais encore ceux que l'inactivité de notre hôtel a fait adresser directement aux ports rivaux.

Pendant ce temps, les exportations d'espèces monnayées pour compte du commerce (sans parler de celles pour compte du Trésor) se maintiennent au chiffre le plus élevé. La Douane a constaté l'envoi à l'Etranger par le port de Marseille, en 1838, de 11,924,964 francs monnaie d'argent.— En 1839, de 16,341,100.— En 1840, de 15,719,000 francs.—En 1841, de 10,822,200 francs.

Les riches mines de l'Espagne à peine exploitées versent déjà des quantités considérables de barres d'argent (2) à Marseille, qui les expédie à Gênes, d'où on nous les renvoie converties en pièces de 5 *lire* à l'effigie de S. M. Sarde, ayant cours en France (3). N'est-ce pas là une perte de travail et de profit pour Marseille et pour le royaume?

L'Asie-Mineure renferme aussi des mines précieuses et abondantes. Que les Osmanlis permettent leur exploitation à l'activité européenne, et l'on verra des galions richement chargés partir de Trébisonde, de Samsoum et de Sinope. Débarqueront-ils à Gênes ou à Marseille? La solution de cette question dépend de l'existence d'un hôtel des monnaies à Marseille.

On le voit, les résultats de la suppression de cet hôtel seraient désastreux pour le commerce de la France. Quels avantages obtiendrait-on en compensation de ces pertes? aucun. Espérons donc que cette suppression ne sera pas prononcée : si elle l'était, le gouvernement lui-même, déçu dans les espérances qu'on lui a fait concevoir du système de centralisation de la fabrication des

(1) Dont 791,800 fr. pour la Sardaigne et 304,600 pour la Toscane, qui ont des ateliers de monnaie.

(2) En 1841 nous avons reçu d'Espagne 788 kil. argent en lingots. (157,600 fr.)

(3) La Sardaigne a importé à Marseille en 1841, 34,911 kil. (6,882,200 fr.) argent monnayé.

monnaies à Paris, système mauvais en lui-même, le gouvernement, dis-je, frappé des funestes conséquences de la destruction de l'hôtel des monnaies de Marseille, serait obligé de revenir sur ses pas et de le rétablir.

CHAPITRE XXXV.

ARTS QUI EMPLOIENT LES MÉTAUX.

§ 1er. — *Des fers en général.*

Nécessité de réduire les droits sur les fers. — Drawbacks. — Enquête. — Loi de 1836. — Importation du fer étranger à Marseille. — Progrès de la fabrication des machines à Marseille.

Au premier aspect, Marseille paraît peu intéressée dans cette question; qu'on se détrompe.

Une ville d'un commerce important ne peut rester indifférente au résultat des discussions engagées sur un produit aussi considérable (1) et aussi nécessaire; tout ce qui est relatif à ce métal, que Beccaria dans son style pittoresque appelle *métal-père*, est d'un haut intérêt pour les consommateurs de tout le midi de la France, qui subissent les inconvéniens du haut prix d'un produit indispensable à l'agriculture, employé dans les constructions et dans tous les usages de la vie. On comprend de quelle importance il serait pour cette partie du royaume que des tarifs modérés fissent diminuer le prix des *rails* pour les chemins de fer, si utiles partout, si nécessaires chez nous. Et sous le point de vue commercial, n'est-il pas évident que les exportations de Marseille s'accroîtraient, si elle pouvait échanger ses produits contre le fer étranger? Si elle pouvait employer à meilleur marché cette matière première, ce serait un bienfait immense pour toutes les branches de son industrie et surtout pour celles des constructions navales et des machines.

Il est facile de remarquer que la position de Marseille lui rend extrêmement onéreuse la répulsion des fers étrangers, parce qu'éloignée des forges elle ne peut se procurer le fer indigène qu'à un prix très-élevé.

Aussi, en 1829, dès que l'on sut à Marseille qu'une enquête

(1) La production du fer en Europe est évaluée à 18,000,000 qx. m., qui au prix de 50 fr. font la somme énorme de 900 millions, représentant au moins trois fois celle du produit de tous les autres métaux réunis. La France produit 2,192,538 qx. mét. de fer.

allait s'ouvrir sur cette question, les négocians intéressés s'empressèrent d'adresser leur demande au ministre.

C'est qu'avant tout, le besoin le plus généralement senti, est la baisse du prix trop élevé des fers indigènes. Avant 1789, le fer coûtait 400 fr. les 1,000 kilog. ; malgré les progrès de l'industrie, nous sommes arrivés à le payer jusqu'à 600 fr. Depuis lors, il a baissé ; mais les circonstances qui l'ont fait hausser, peuvent se renouveler. Cela dépend de l'activité des demandes. Les préjudices résultant de cet état de choses sont incalculables. L'industrie nationale ne pourra satisfaire à des prix raisonnables aux besoins que va provoquer la construction si multanée d'un réseau de chemins de fer.

On ne veut point ruiner les maîtres de forges français pour enrichir leurs rivaux étrangers ; mais serait-il juste aussi d'appauvrir la France au profit d'une branche d'industrie ? La protection qu'on lui accorde doit être raisonnable ; elle ne peut donc pas être maintenue telle qu'elle est. Le prix du fer doit être diminué.

Les négocians de Marseille demandèrent, à l'époque de l'enquête, en 1829, que le droit sur l'importation des fontes étrangères en gueuses fût réduit à l'ancien taux de 2 fr. 20 c. les 100 kilog., décime compris. Le droit était alors de 9 fr. 90 cent.

Cette réduction aurait eu pour résultat une diminution de 20 pour cent environ sur le prix des fontes, et de 10 pour cent sur celui des fers.

Pour ne point froisser les existences créées en vertu de la législation actuelle, quoique les intéressés fussent prévenus depuis assez long-tems, les pétitionnaires ne demandaient qu'une diminution progressive ainsi graduée :

En 1830, le droit aurait été de 7 fr. 70 c. par 100 kilog.— en 1831, 5 fr. 50 c. — en 1832, 3 fr. 30 c.— en 1833, 2 fr. 20 cent.

Cette réduction aurait été d'autant plus juste, qu'il a été généralement reconnu dans l'enquête que la fonte française ne peut remplacer la fonte anglaise. Des fondeurs ont déclaré qu'ils étaient forcés d'employer exclusivement de la fonte anglaise malgré le haut droit dont elle est frappée. Ce droit n'atteint donc pas le but proposé ; il est inutile à l'industrie, il faut le supprimer.

Dans ce système, les droits sur les fers auraient été successivement abaissés jusqu'au taux du tarif du 21 décembre 1814, suivant une progression analogue à celle déjà indiquée pour la fonte. Mais ce n'est pas tout que d'obtenir pour la consommation inté-

rieure une diminution dans le prix du fer indigène ; il faut encore que le commerce puisse exporter à l'étranger les produits de cette branche d'industrie dont les débouchés sont si vastes et dont les travaux sont si profitables au pays.

Pour cela une chose est nécessaire : c'est la faculté de pouvoir travailler les fontes les tôles, et les fers étrangers acquittés, et de jouir, à la sortie, du remboursement des droits perçus sur les matières qui auraient servi au confectionnement des ouvrages exportés.

Rien de plus juste que cette demande, rien de plus profitable au pays, il s'enrichirait des bénéfices d'une main-d'œuvre considérable. Marseille en recueillerait d'immenses avantages. Elle pourrait, alors, approvisionner exclusivement tous les marchés d'objets en fer, manufacturés en France.

Aujourd'hui, le commerce extérieur ne lui demande aucun de ces articles ; c'est une branche de commerce à créer. Que d'objets nouveaux viendraient alimenter nos exportations ! Nous pourrions alors fournir non-seulement à nos navires, mais encore à ceux des étrangers les chaînes de fer qui remplacent avec tant d'avantage les câbles de chanvre.

L'Espagne, l'Italie et même le Levant et la Barbarie aspirent à s'approprier les nouveaux procédés mécaniques appliqués à la production industrielle et à la navigation à la vapeur. Marseille, grâce à ses beaux ateliers de construction, pourrait fournir à ces pays des machines aussi parfaites et au même prix que l'Angleterre, si l'on permettait d'employer, en franchise, les fers et les tôles étrangers pour les appareils destinés à l'exportation.

La production nationale n'en éprouverait aucun dommage. Pour une foule d'objets, les fers et les tôles de France ne peuvent être employés. Il faut, de toute nécessité, recourir à la production étrangère. Alors qu'arrive-t-il ? Ou nos mécaniciens emploient des produits de l'étranger en acquittant des droits très-élevés, et alors il ne peuvent confectionner leurs machines au même prix que les anglais, ou bien ils font venir de l'Angleterre les objets tout confectionnés, (1) et le pays est appauvri d'une somme considérable qui aurait été dépensée en main-d'œuvre si l'on avait permis l'em-

(1) Quelquefois les constructeurs de Marseille sont obligés d'envoyer à l'étranger leurs ouvriers pour confectionner, avec des tôles anglaises, les chaudières sur les lieux mêmes ; ces ouvriers souvent ne reviennent pas et c'est une perte pour la France.— La loi récente qui accorde une prime de 33 °/ₒ aux machines destinées à la navigation internationale, devrait être étendue à toutes les machines exportées.

ploi des matières premières que la France ne peut fournir dans des qualités et des prix convenables. (1) Les maîtres de forges eux-mêmes perdent tous les débouchés que procurerait aux produits qu'ils peuvent fournir l'activité de nos ateliers.

Si l'on appliquait à l'exportation des articles en fer les principes qui ont présidé à l'établissement de tous les drawbachs ou primes, on créerait une magnifique branche de commerce d'exportation, non seulement pour les machines, mais encore pour les ferremens et la serrurerie dont la fabrication répand tant de bienfaits dans les campagnes de Saint-Étienne et d'Abbeville.

On objecte qu'il serait impossible d'établir un *drawback* qui offrît le remboursement réel des droits acquittés, parce que l'on emploie, dans une foule d'objets de quincaillerie, diverses sortes de fer, pour lesquelles on ne peut fixer des règles invariables.

Pour prévenir cette objection, les négocians consentent à ce qu'on ne rembourse à l'exportation que le moindre droit perçu sur les fers martelés, traités au charbon de bois.

Quant aux ouvrages de grosse forge, tels que ancres, chaînes en fer, etc., comme il ne peut y avoir d'équivoque sur la matière qui a servi à les fabriquer, il serait aussi juste que nécessaire de leur assurer une prime égale à la taxe à laquelle sont soumis les fers propres à ce genre de fabrication.

Cette question a appelé l'attention de la Chambre de Commerce de Marseille, spécialement en ce qui touche les machines à vapeur pour la navigation. Le 28 mai 1839, elle demandait au gouvernement d'autoriser la construction, en *entrepôt*, des chaudières à vapeur demandées pour l'étranger, ou qui seraient posées sur des bâtimens étrangers et sur des bâtimens français affectés à la navigation internationale.

La Chambre proposait deux moyens d'appliquer cette mesure : 1° la franchise des droits sur les tôles employées par les constructeurs de chaudières, à la charge par eux de justifier de leur poids à l'exportation dans un délai déterminé, poids sur lequel il serait juste d'accorder une réduction pour le déchet éprouvé dans la fabrication, déchet que l'on peut évaluer de 10 à 15 pour cent.

(1) Le fer coûte en Angleterre 30 fr. les 100 kil., en France 50. — La tôle 35 fr. en Angleterre, 60 fr. en France. — La fonte 12 fr. en Angleterre, 20 fr. en France. Cette différence de prix produit une augmention de 75,000 fr. sur le coût des matières employées dans la construction d'une machine de 450 chevaux, abstraction faite des pertes qui résultent de la différence des qualités.

2° Le remboursement à titre de *drawback* des droits payés par les constructeurs, sur la tôle employée, en ayant également égard au déchet éprouvé.

Le gouvernement avait préparé dans ce sens un projet de loi que d'actives influences empêchèrent de soumettre à la sanction législative.

Les mêmes influences s'opposent à la diminution des droits qui frappent les fers étrangers : diminution que Marseille ne doit pas cesser de demander ; diminution qui aurait pour résultat d'accroître l'exportation de nos produits pour l'Angleterre, la Suède, la Russie; double bienfait pour l'industrie et l'agriculture dont les débouchés seraient agrandis en même temps que le prix des instrumens de travail serait diminué.

Il est certain que la consommation du fer, dont l'usage a tant d'avantages, s'accroîtrait considérablement. On fabriquerait en fer beaucoup d'outils et d'ustensiles qui aujourd'hui se fabriquent en bois; on emploirait aux constructions beaucoup de fer et de fonte en remplacement du bois.

Quand même les mesures proposées livreraient aux fers étrangers quelques parties du littoral, la consommation du reste de la France n'en demeurerait pas moins assurée aux fers français. Il en résulterait donc concurrence et non pas ruine pour nos fabriques. Et cette concurrence « serait un moyen puissant de hâter les amé- « liorations à l'aide desquelles la France verra satisfaire la juste « impatience où elle est d'obtenir une diminution dans le prix des « fers. (1). »

D'après les calculs de la commission d'enquête, la protection, accordée aux maîtres de forges françaises, coûte à la France 30,902,000 fr. par an.

Il est reconnu que les usines bien placées pourraient se contenter d'une protection moins élevée que celle du tarif actuel. Quant à celles qui sont mal combinées, le tort du tarif est d'être allé jusqu'à encourager celles-là. On voit en Champagne des forges qui vont chercher leurs bois à 30 lieues; d'autres tirent le minerai de la Franche-Comté, et les combustiles de Rive-de-Giers. La législation qui se chargerait de protéger un tel ordre de choses serait décidement mauvaise. (2)

(1) Paroles du ministre. Enquête de 1829, page 194.
(2) Enquête sur les fers, page 63 du rapport de M. le baron Pasquier.

» Les progrès des forges, est-il dit encore dans le rapport, n'ont acquis en dernière analyse que de quoi payer le renchérissement actuel des bois. La considération d'un résultat si dommageable est très frappante. Mais n'y aurait-il pas une combinaison suivant laquelle on pourrait maintenir tel qu'il est le droit sur les fers étrangers, et tous les intérêts ne seraient-ils pas conservés, si on admettait à des conditions convenables la fonte étrangère, qui se transformerait en fer dans nos affineries? On est conduit à cette idée lorsqu'on remarque qu'il résulte des faits recueillis jusqu'à 1827, que la fabrication de la fonte au cook a fait peu de progrès. Cependant le public a le droit d'être mis le plus tôt possible en jouissance des avantages inhérens à la fabrication la moins dispendieuse. Il paraît qu'elle n'est pas plus développée parce que généralement les gîtes de minerai se trouvent trop éloignés des exploitations de houille. Si l'on admettait la fonte étrangère comme matière première pour la fabrication du fer, cette industrie s'établirait dans les lieux qui réuniraient la double condition d'un arrivage facile pour cette fonte, et d'une exploitation de houille assez importante. Ce sont précisement les localités sur lesquelles pèsent, de la manière la plus fâcheuse, les conséquences de la législation qui repousse les fers étrangers, puisqu'elles sont tout à la fois privées de la possibilité de les recevoir à bon marché, et forcées d'acquitter des frais de transport, souvent très considérables, sur les fers qui viennent de l'intérieur. (1).»

Cet avis ne fut pas adopté par la commission. En général, les opinions furent tellement partagées dans son sein, qu'elle n'émit aucune résolution décisive.

Dans la séance de la Chambre des députés du 21 mai 1829, le Ministre du commerce présenta un projet de loi sur les douanes, et crut devoir proposer le maintien, pendant cinq ans, du tarif actuel sur les fers. En 1835, le droit devait décroître d'un dixième, en 1838 encore d'un dixième; et en 1840, le gouvernement et les chambres auraient eu à régler, en présence des faits accomplis dans l'intervalle, les rapports de cette industrie avec l'étranger.

Le ministre proposa ensuite timidement une modération de 2 fr. sur le droit de 9 fr. payé par les fontes, lorsqu'elles seraient destinées à la fabrication des machines et des mouleries d'ornement et dont, moyennant certaines précautions, on assurerait le transport dans les fonderies.

(1) Rapport de M. le baron Pasquier, page 64.

Ce projet annulait aussi la restriction imposée de n'importer que des fontes d'une certaine forme et d'un poids de 400 kil. au moins. Il est à regretter que ce projet de loi, tout imparfait qu'il fût, ne pût pas être discuté. Ç'aurait été un premier pas dans la voie des améliorations.

L'essentiel est d'entrer dans cette voie. Voilà pourquoi nous regrettons aussi que le projet présenté en février 1834 par M. Thiers, n'ait pu être discuté. Ce projet réduisait les droits établis sur les fers d'un cinquième à partir du 1er juillet 1835. Cette réduction devait s'opérer en cinq ans et d'une somme égale chaque année.

Les droits sur la fonte étaient maintenus. Le minimun du poids que chaque masse, gueuse ou pièce de fonte devait avoir pour être admissible aux droits du tarif, était réduit à 25 kil.

Une ordonnance du 10 octobre 1835, confirmée par la loi du 2 juillet 1836, a admis, sur presque toute la frontière de Belgique, la fonte brute au droit de 4 fr. Ce droit est encore de 7 fr. dans les ports de mer. La même loi a réduit d'un quart le tarif des fers.

Sans doute la France est en droit d'attendre du gouvernement des vues plus libérales dans une question aussi importante ; et l'on doit espérer que le prochain projet de loi de douane renfermera de plus larges modifications.

Voici le tableau des fers traités au charbon de bois et à la houille, importés à Marseille en 1834 et en 1841, avec l'indication des quantités mises en consommation : (1)

Importation du fer étranger à Marseille.

	1834.		1841	
	Importation.	Consommation.	Importation.	Consommation.
Fonte brute.				
Angleterre...... kil.	374,265	9,219	1,013,825	298,764
Autriche et Toscane..	273	273	27,928	—
Fer étiré en barres plates de 458 millimètres et plus.				
Russie............	45,816	—	9,940	101,178
Suède.............	462,664	30,724	406,402	417,580
Angleterre.........	725,658	26	330,319	16,704
Espagne...........	1,778	—	—	—
Autriche..........	532	162	—	—
Sardaigne.........	24,667	1,708	101,493	2,081

(1) Nous ne considérons pas comme mis en consommation les fers exportés aux colonies, bien que la douane les classe dans les importations du commerce spécial.

	1834.		1841.	
	Importation.	Consommation.	Importation.	Consommation.
	De 213 à 458 millimètres.			
Suède......... kil.	21,208	—	79,699	6
Russie.............	—	—	2,306	—
Angleterre.........	272,989	18	147,178	2,323
Sardaigne..........	65,503	800	10,164	219
	De moins de 213 millimètres.			
Suède..............	2,216	—	32,449	—
Angleterre.........	450,561	28	373,377	227
Sardaigne..........	—	—	42,659	609
	Fer étiré en barres carrées de 22 millimètres et plus.			
Russie.............	660	—	3,783	—
Suède..............	28,484	4,555	43,516	2,557
Angleterre.........	198,806	6	157,554	1,314
Sardaigne..........	—	—	29,939	6,340
	Fer en barres carrées de 15 à 22 millimètres.			
Suède..............	2,055	2	15,000	50
Angleterre.........	51,545	5	54,652	118
Espagne............	1,885	—	—	—
Sardaigne..........	6,621	14	1,734	53
	De moins de 15 millimètres.			
Angleterre.........	128,691	—	71,423	9
Sardaigne..........	708	—	—	52
	Fer en barres rondes de plus de 15 millimètres.			
Suède	2,802	—	—	—
Angleterre.........	192,875	52	306,403	28,427
Espagne............	1,787	—	—	—
Sardaigne..........	27,633	—	53,534	7,238
	De moins de 15 millimètres.			
Angleterre.........	98,875	4	179,167	18
Sardaigne..........	—	—	478	382

On voit par le relevé ci-dessus combien sont faibles les quantités de fer que l'industrie locale tire de notre entrepôt toujours si bien approvisionné. Nos ateliers sont obligés d'employer les fers de la Franche-Comté, du Berry, de la Bourgogne et du Vivarais. (1)

Aussi la fabrication des objets en fer est demeurée long-temps et serait encore de peu d'importance sans le développement pro-

(1) Marseille a reçu par le cabotage des ports français de la Méditerranée, principalement d'Arles, en 1838, 2,660 tx. fer. — En 1839, 1891. — En 1840, 2,215. — En 1841, 4,228.

digieux de l'industrie et de la navigation à la vapeur. Les machines employées par l'une et l'autre ont donné lieu à l'établissement d'ateliers considérables qui n'existaient pas lors de la première édition de ce livre et dont nous allons parler. Marseille et ses environs se sont hérissés de hautes cheminées dont les noires vapeurs annoncent au loin que notre ville joint au génie commercial le génie industriel, et qu'elle peut tenir dans ses puissantes mains le sceptre de Manchester et celui de Liverpool. Sans doute, le haut prix de la main d'œuvre, chez nous, est un obstacle au progrès industriel ; mais n'oublions pas qu'elle n'est pas moins chère en Angleterre, et que la mécanique peut remplacer les bras de l'homme. Lorsque le Canal de la Durance aura été exécuté, il dépendra du gouvernement d'avoir dans le midi de la France un des plus beaux foyers de travail et de richesse du monde. Il lui suffira de supprimer ou de réduire les droits sur les matières premières. Le mal que font ces droits est incalculable. Quand donc les peuples enlèveront-ils les barrières de Douanes qui les isolent ! Les bienfaits de l'union allemande ne sont-ils pas évidents? Quelle belle confédération commerciale que celle qui unirait la France à la Belgique, à la Suisse, à la Sardaigne et à l'Espagne !

§ II. — *Fonderies.*

Ateliers de M. Bénet, — de M. Danré, — de MM. Puy frères, — de M. Vial. — Fonderie de cloches. — Valeur totale des produits et nombre des ouvriers. — Autres ateliers. — Leur production.

La fonderie de M. Bénet fils de Xavier, *à Menpenty*, est un des plus beaux établissemens de ce genre. La simplicité grandiose et l'harmonie des constructions annoncent au premier coup-d'œil la puissance et la destination de cette usine. Elle occupe une surface de 5,200 mètres, et se compose de deux vastes halles, au milieu desquelles se dressent 6 hautes grues, dont deux peuvent soulever chacune jusqu'à 90,000 kilog. Une machine à vapeur de douze chevaux, anime de vastes soufflets souterrains ; les mouvemens sont facilités par des chemins de fer ; les étuves peuvent suffire à la fusion des plus fortes pièces. Autour des halles se groupent, pour les opérations accessoires, des ponts à bascule, des ateliers de modeleurs, de serruriers, etc.

Cette fonderie, qui occupe 115 ouvriers, est une annexe de l'établissement fondé à La Ciotat par MM. L. Bénet et Comp., pour

la construction des machines à vapeur, dont nous parlerons tout à l'heure; elle a fourni toutes les pièces de fonte des machines de 220 chevaux, exécutées pour le gouvernement par M. Bénet.

Placée au centre d'une grande consommation et d'un grand commerce, elle peut, quand elle ne travaille point pour La Ciotat, exécuter des commandes particulières; et les ateliers de Marseille s'y approvisionnent en partie des pièces de fonte dont ils ont besoin.

M. Danré a aussi une fonderie très-importante, à laquelle il a joint des ateliers de *tôlerie* pour la construction des chaudières et d'*ajustage* pour monter ou réparer les machines à vapeur. Il emploie 100 ouvriers.

Près de là, sur le chemin du Rouet, est la fonderie de MM. Puy frères, qui occupe 30 ouvriers.

Puis celle de M. Vial, au Grand-Chemin-de-Rome, qui n'est pas sans importance.

Il existe aussi au Cours Gouffé, depuis 1814, une fonderie d'où sortent des cloches d'une parfaite exécution. Elle occupe 5 ouvriers.

Non loin de là, une fonderie travaille presque exclusivement pour les ateliers de M. Taylor.

Il serait long et superflu de mentionner les autres ateliers de moindre importance où l'on fond les métaux. Il suffit de dire qu'il en existe, en tout, 20, occupant 350 ouvriers et produisant pour une valeur de 2,500,000 fr.

En outre, 6 plombiers avec 12 ouvriers confectionnent des tuyaux de plomb, des plombs de pêche, des plombs coulés pour la marine, des balles et lingots pour stampettes des fabriques, des plombs de douanes, des plombs pour sceller le fer, des contrepoids pour balance, etc., etc.

Quatre potiers d'étain occupent 10 ouvriers.

Treize chaudronniers en emploient 45.

Vingt pompiers ont 50 ouvriers.

La valeur totale de la production des 20 fonderies et des 43 autres ateliers que je viens de mentionner, est d'environ 4,000,000 fr. Le nombre des ouvriers de 467.

En 1830, on ne comptait à Marseille que onze fondeurs occupant 15 ouvriers. Un seul travaillait la fonte de fer. Il fesait des chaudières pour les fabriques et quelques objets de commande. On comptait en outre 7 plombiers, 4 potiers d'étain, 11 pom-

piers et 10 chaudronniers. Total de leurs ouvriers, 75. Ces divers ateliers consommaient :

4000 qx. m.	plomb à 36 fr.	144,000 fr.
500	étain à 230	115,000
3000	cuivre à 240	720,000
		979,000 fr.

On voit que Marseille était alors peu riche en établissemens industriels de quelque importance pour la fonte des métaux. Les grandes pièces de fond des chaudières étaient fondues et préparées dans des martinets situés, l'un à Gémenos, l'autre à Auriol. Celui-ci fabriquait en outre des chaudrons et de petits bassins pour les balances. Il fallait deux jours pour fondre et forger un grand fond de chaudière de savonnerie de 285 kilog.

§ III. — *Mécaniciens, Constructeurs de Machines.*

Fabriques de Machines de M. Louis Bénet à Marseille et à La Ciotat; — de M. Taylor; — de M. Chambauvet; — de M. Falguière; — de M. Demange. — Valeur totale des produits et nombre des ouvriers.

Ceci est encore une branche d'industrie qui n'existait pas à Marseille il y a dix ans, et qui aujourd'hui a pris de magnifiques proportions. La construction des machines à vapeur pour la navigation et pour les fabriques, principalement pour les huileries de graine, a donné lieu à l'érection de nombreux ateliers que nous allons essayer de faire connaître.

Nous devons d'abord mentionner les ateliers de MM. L. Bénet et Comp., qui occupent un si grand nombre d'ouvriers à Marseille, à La Ciotat et à Toulon.

Aux bords de la mer, à l'anse des Catalans, ils viennent d'élever sur une surface de 12,000 mètres, dont 2000 sont à couvert, un vaste atelier dont la principale salle a 60 mètres de longueur, pour l'ajustage et la réparation des machines à vapeur, ainsi que pour la construction des chaudières. L'outillage en est d'une grande perfection. On y remarque surtout un tour à tourner parallèle, et un alésoir vertical. Cet atelier occupe 85 ouvriers et pourra en occuper jusqu'à 300. Il va débuter par un appareil de 160 chevaux pour le service des paquebots-poste; nous ne pouvons parler de cet atelier sans rappeler en même-temps celui de La Ciotat, dont il découle.

Cet atelier, fondé en 1838 sur le quai même du port de la Ciotat, occupe une surface de 25,000 mètres. Par son outillage importé en grande partie d'Angleterre, il est sans contredit à la hauteur des premiers établissemens de ce pays, mais par son heureuse situation il est mieux disposé qu'aucun d'eux pour la construction simultanée des paquebots et des machines. Pour en faire connaître l'importance, il suffit d'énumérer les diverses parties dont il se compose, savoir :

Le chantier de constructions navales avec les magasins et salles nécessaires. *L'atelier des constructions de machines* où les forges sont animées par deux appareils à vapeur l'un de huit chevaux, l'autre de vingt chevaux. La *chaudronnerie* mue également par une machine de huit chevaux. Un autre machine de vingt chevaux fait fonctionner tous les outils de l'*ajustage*, parmi lesquels on remarque cinq grands tours dont un à charriot de 9 mètres pour alézer, peut tourner des surfaces de 2 mètres 50 centimètres de diamètre, et alézer des cylindres de 2 mètres 30 centimètres de diamètre; un autre à surface avec plateau de 2 mètres 50 centimètres tourne les plus grandes pièces ; un troisième à charriot de 11 mètres de longueur avec un appareil pour fileter ; deux petits tours; une machine à planer pouvant planer des pièces de 4 mètres 50 centimètres de longueur, 1 mètre 20 centimètres de largeur, 80 centimètres de hauteur ; une machine propre à faire des rainures sur le fer ou la fonte de 0,35 centimètres de profondeur ; une machine à diviser et tailler les engrenages ; une petite machine à planer ; deux pour tarauder ; deux à alézer ; quatre à percer et six autres pour divers objets forment un magnifique ensemble.

Cet ensemble est complété par un vaste atelier de *montage* servi par trois grandes grues et où l'on peut monter à la fois quatre grands appareils.

Un chemin de fer relie tous les ateliers entre eux, facilite le transport des grandes pièces, et permet de faire circuler une forte grue pour les besoins du service.

Le nombre des ouvriers employés en septembre 1842 était de 837 ; savoir : 118 forgerons ; — 185 chaudronniers ; — 176 ajusteurs et tourneurs ; — 18 fondeurs ; — 247 charpentiers et menuisiers ; — 93 scieurs, calfats et perceurs.

Les principaux travaux dans le cours de cette année ont eu pour objet :

Un paquebot de 120 chevaux ; — Deux paquebots de 220 chevaux ; Deux appareils de 220 chevaux;—Trois locomotives de 13° de cylindre ; — Quatre locomotives de 16° de cylindre.

Ces beaux ateliers méritent tous les encouragemens du gouvernement. Il doit s'intéresser au succès d'un établissement où il peut obtenir avec autant et plus d'économie et de perfection que partout ailleurs ces grandes machines aujourd'hui élément indispensable de sa puissance. C'est surtout en temps de guerre qu'il en tirerait de puissans secours pour les grands travaux et les grandes réparations que la défense et l'honneur du pays rendraient urgens et indispensables.

Revenons à Marseille : nous y trouvons d'abord les ateliers de M. Taylor, qui embrassent une superficie de 18 à 20,000 mètres et occupent près de 400 ouvriers, travaillant activement à des machines de toute sorte et particulièrement à la réparation de celles des bâtimens à vapeur. Nous y voyons le modèle d'un ingénieux appareil dressé par M. de Montricher, l'habile ingénieur de notre canal, appareil destiné à élever jusqu'à la hauteur de 80 mètres les blocs de l'aqueduc de Roquefavour. M. Taylor a aussi fourni pour le canal des machines d'épuisement à vapeur. Il a fait monter aux mines de Fuveau un appareil de 200 chevaux qui élève 4,500 litres d'eau par minute à la hauteur de 140 mètres et ne brûle qu'un kilogramme de charbon par heure et par force de cheval.

C'est ensuite M. Chambauvet qui avait fourni à l'ingénieur des mines, M. de Villeneuve, tous les outils pour le forage des puits artésiens dans le département. Il occupe 67 ouvriers. Il a monté plusieurs huileries de lin et des moulins à farine ; ses travaux ne se bornent pas à la localité. Il a envoyé à Barcelone des machines pour un hôtel des monnaies, à Tunis des moulins à épuisement, à Palerme des presses hydrauliques pour le sumac ; à Naples, aux Iles Canaries et à Bourbon, des outils et des sondes pour puits artésiens.

Poursuivons notre route et entrons dans la rue Périer chez M. Falguière, en qui s'est révélé, sans le secours des maîtres, l'aptitude, on peut même dire, le génie de la mécanique. Ses machines auxquelles travaillent constamment 100 ouvriers, sous sa direction, sont d'une précision et d'une perfection remarquables. C'est lui qui a monté à Marseille le plus grand nombre d'usines. Un aperçu de son travail nous donnera une idée des forces productives créées en quelques années autour de nous :

Moulins à farine montés par M. Falguière :

ANNÉES.	LOCALITÉS.	NOMBRE des meules.	ROUES hydrauliques.	MACHINES à vapeur.	MOUTURE de blé par jour.
			Chevaux.	Chevaux.	Kilogrammes.
1832.....	Marseille.......	4	—	18	12,000
1836.....	—	5	25	—	15,000
1837.....	Aix...........	6	—	35	27,500
1839.....	Marseille.......	3	—	15	9,500
1839.....	—	6	30	—	25,000
1840.....	Constantinople..	12	—	60 2 mach.	50,000
1840.....	Aix...........	4	—	20	14,000
1841.....	Cannes.........	4	—	20	14,000
1842.....	Marseille.......	15 5 moul.	—	68 5 mach.	44,000
		59	55	236	211,000

M. Falguière a fabriqué en outre pour bateaux à vapeur une machine de 12 chevaux en 1836, et une de huit chevaux en 1842. Plus en 1842 une de quinze chevaux pour l'extraction du charbon et deux de huit chevaux dont la destination n'a pas été indiquée.

Huileries de graines montées par M. Falguière aux environs de Marseille.

ANNÉES.	NOMBRE des huileries.	NOMBRE des cylindres.	NOMBRE des meules.	NOMBRE des presses hydrauliques.	ROUES hydrauliques.	MACHINES à vapeur.	GRAINE triturée par jour.
					(Chevaux.)	(Chevaux.)	q. m.
1835...	1	1	1	2	—	6	30
1838...	1	1	1	3	—	8	40
1838...	1	2	3	8	20	—	120
1839...	1	2	2	4	16	—	90
1841...	2	3	4	18	46	—	240
1842...	9	11	12	59	—	145	815
	15	20	23	94	82	159	1,335

Si ces huileries travaillaient nuit et jour sans interruption pendant toute l'année, elles pourraient convertir en huile 48,727 tonnes de graine, qui, au rendement moyen de 33 pour cent, produiraient 16,000 tonnes d'huiles, plus de la moitié de la consommation des savonneries en huile de toute sorte.

M. *Demange* occupe 45 ouvriers. C'est de ses ateliers que sont sortis les appareils des deux fabriques de bougie stéarique que possède Marseille, et d'une autre de même genre fondée à Barcelonne. Il a fourni à un fondeur de Lyon une machine pour faireles tuyaux de plomb par un nouveau procédé. On lui doit l'application des presses hydrauliques aux huileries de graines. Il est l'inventeur d'une presse lithographique simplifiant notablement le travail des ouvriers.

On compte encore à Marseille 3 ateliers de mécaniciens de moindre importance. Total des établissemens : 8 dont un est inactif. — Nombre des ouvriers à Marseille 700. — Valeur de la production annuelle (non compris celle de La Ciotat) 4,500,000 fr.

§ IV.— FABRIQUES D'HAMEÇONS.

Travail en 1830. — En 1842. — Admission des fils d'acier anglais.

En 1830 trois établissements occupant 20 ouvriers fabriquaient environ 40 mille hameçons par jour, soit 12,000 milliers par an que la *Statistique des Bouches-du-Rhône* évalue en moyenne à 11 fr. le mille.

Aujourd'hui le nombre des établissements est réduit à deux, celui des ouvriers est le même, la quantité d'hameçons fabriquée annuellement n'a point varié. Les prix vont de 1 fr. 75 cent, à 150 fr. le mille.

Marseille fournit des hameçons pour la pêche de *Terre-Neuve*, pour le nord de la France, pour l'Espagne et l'Italie.

Nos fabricans feraient aussi bien que les Anglais s'ils pouvaient obtenir à bas prix le fil d'acier employé par leurs rivaux étrangers. Il est a désirer que le gouvernement admette ce produit en franchise de droits. Ce serait créer une nouvelle branche d'industrie, sans détriment pour aucune, puisque la France ne produit pas de ces fils d'acier.

§ V. AUTRES ATELIERS EMPLOYANT LE FER.

Serruriers.—Taillandiers.—Forgeurs et forgerons.—Cloutiers.— Ferrailleurs.— Fabricants de coffre-forts.—Instrumens de mesurage.—Couteliers.—Ferblantiers lampistes. — Balanciers. — Fabricans de cardes. — Valeur totale des produits.

La plupart des objets en fer consommés par Marseille ne sont point le produit de ses ateliers. Une grande partie de la serrurerie, presque tous les outils, les clous, les pointes, les limes, les scies, les alènes, les faulx arrivent tout fabriqués. Il est donc très diffi-

cile d'apprécier le travail spécial de Marseille. Nous nous bornerons à des évaluations approximatives.

En 1830, 46 serruriers étaient établis à Marseille, 5 taillandiers fabriquaient des ustensiles de campagne, des outils d'agriculture et de la coutellerie grossière comme haches, faucilles, serpettes, outils de maçons, etc.; 9 Forgeurs ou forgerons travaillaient les grosses masses comme les essieux de voiture, les socs de charrue etc.; 4 Cloutiers fesaient des clous et des pointes; 15 ferrailleurs remettaient à neuf les vieux fers. Le produit de tous ces travaux était évalué à un million.

Depuis 1830, ces industries ont pris une grande extension, et se sont même enrichies de nouvelles fabrications telles que les chaînes en fer pour navire, les instruments de mesurage à bascule, les lits en fer, etc.

On compte maintenant à Marseille : 140 serruriers occupant 300 ouvriers, — 7 taillandiers et 25 ouvriers; — 7 forgerons et 19 forgeurs avec 150 ouvriers; — 5 cloutiers et fabricans de pointes avec 20 ouvriers; 19 ferrailleurs.

Deux fabricans de coffre-forts emploient 50 ouvriers et produisent pour une valeur de 100,000 francs.

Un fabricant d'instrumens de mesurage à bascule occupant 8 à 10 ouvriers, confectionne annuellement 60 bascules de 100 à 300 francs pièce.

La valeur actuelle de toutes ces fabrications n'est pas moindre de 1,800,000 fr. par an.

Nous avions en 1830, 10 couteliers avec 20 ouvriers; — 29 ferblantiers lampistes avec 60 ouvriers; — 7 balanciers avec 10 ouvriers; — 3 fabricants de cardes avec 25 ouvriers; — produits réunis 160,000 francs.

Nous avons aujourd'hui 12 couteliers avec 60 ouvriers; — 40 ferblantiers-lampistes avec 150 ouvriers; — 7 balanciers avec 10 ouvriers; — 6 fabricants de cardes avec 50 ouvriers; — produits réunis 300,000 francs.

§ VI. — FABRIQUES DE PLOMBS EN GRENAILLES.

Importation de cette industrie à Marseille. — Travail avant et après 1830. — Exportation.

Cette industrie a été introduite dans Marseille au commencement du 18e siècle par des fabricants de Montpellier. On comp-

tait en 1829, 6 fabriques occupant 14 ouvriers, lesquels à 3 fr. par jour pendant 8 mois gagnaient un salaire annuel de 720 francs.

Les produits et les dépenses étaient évalués comme suit :

4,000 qx. mét. grenaille à 50 fr. 200,000

A déduire.

Coût de 4,000 qx. mét. plomb à 40 fr.......	160,000	
Salaires d'ouvriers........................	10,800	185,800
Loyer,combustible,arsenic,ustensiles,déchets	15,000	
Bénéfice présumé....................		14,200

Bientôt une économie introduite dans les frais de fabrication qui les réduisit à 2 fr. 50 c. par 100 kil., et l'encouragement donné par le gouvernement d'une prime de sortie de 5 fr, 50 par q[l]. mét. développèrent cette industrie et portèrent de 4,000 à 14,000 qx. mét. la quantité des plombs en grenaille annuellement confectionnés. Depuis 1831, la production s'est maintenue à ce chiffre. Le prix est de 55 fr. le q[l] m. pour l'intérieur et de 50 fr. pour l'exportation. Le nombre des fabriques est de 5, celui des ouvriers de 25 à 30.

Cette fabrication est presque toute concentrée à Marseille. Montpellier ne l'exploite plus. Le département consomme environ un sixième des produits, le reste est expédié dans l'intérieur, en Corse, dans les colonies et à l'étranger. Les quantités de plombs ouvrés exportées de Marseille, (commerce spécial) ont été : en 1837 de 2,751 qx. mét.;— en 1838 de 4,642 ; — en 1839 de 3,037 ; — en 1840 de 3,210 ; — en 1841 de 3,803; dont 1,148 pour la Turquie ; — 608 pour la Grèce ; — 576 pour l'Algérie ; — 201 pour les États-Sardes ;—227 pour les États-Barbaresques ; — 172 pour les Indes; —136 pour la Guadeloupe ; — 226 pour Bourbon ; — 122 pour le Sénégal ; etc.

Dans les onze premiers mois de 1842 l'exportation a été de 6,036 q. m.

CHAPITRE XXXVI.

DE DIVERSES AUTRES FABRICATIONS.

§ Ier. — *Gaz hydrogène.*

Trois usines avaient été fondées à Marseille pour l'éclairage au gaz, l'une par la compagnie du Midi, l'autre par la compagnie Méridionale, la troisième par la compagnie Impériale et Con-

tinentale. Cette dernière a absorbé les deux autres, et en ce moment elle fournit seule à l'éclairage au Gaz dans Marseille. C'est un établissement considérable et parfaitement organisé. Il occupe 110 ouvriers toute l'année et consomme 8 à 9,000 tonnes de houille par an. Son revenu brut consiste en :

5,500 becs éclairés, au prix de 90 f. par bec et par an	495,000 fr.
100,000 hectolitres coke à 1. 60 l'hectolitre.	160,000.
	655,000.

§ II. — *Manufacture de Crins.*

Importation de cette industrie à Marseille par M. Wuichet. — Nombre des fabriques. — Des ouvriers. — Produits.

M. Wuichet a établi à Marseille en 1823 la première manufacture de crins pour meubles, matelas, voitures, tissus, lignes pour la pêche, brosserie et surtout pour tissus grossiers nommés *escourtins* et servant aux huileries de graines. L'invention de ces tissus a été d'un grand secours, car ils résistent seuls à l'énorme pression des machines hydrauliques employées dans nos huileries.

Des ouvriers sortis des ateliers de M. Wuichet ont fondé des fabriques à l'instar de la sienne, mais dans de moindres proportions. On en compte en ce moment 4 à Marseille.

Le nombre des ouvriers est de 75, dont 45 chez M. Wuichet.

La production totale est évaluée à 500,000 fr.

Les pays qui fournissent les crins en plus grande quantité sont : les bords de la Plata, Buenos-Ayres, Montevideo, Portalegro, Rio-Grande, Paraguay, le Levant et la Russie, d'où viennent les qualités inférieures. Les crins de porcs de la Provence et du Languedoc qui étaient presque sans valeur, parce qu'on n'en connaissait pas l'emploi, se paient maintenant 80 fr. les 100 kil.

M. Wuichet a aussi employé avec succès les crins de bœuf qui n'avaient presque pas de débouché et qui maintenant se vendent aussi cher que ceux de cheval. Il a inventé une machine à carder, ingénieusement combinée pour le cardage du crin.

Sa manufacture a donné lieu à l'établissement d'un atelier de brosserie qu'elle approvisionne en grande partie.

§ III. — *Eaux minérales factices et gazeuses.*

En 1830 il n'y avait à Marseille qu'une seule fabrique : celle de M. Despine. A l'époque de l'invasion du choléra, l'usage de la bière fut généralement abandonné. La consommation des boissons gazeuses et des eaux minérales factices prit alors un accroissement qui n'a cessé de faire des progrès. On compte aujourd'hui à Marseille 5 fabriques occupant 15 ouvriers et produisant pour une valeur de 100,000 fr. On en exporte à l'étranger et aux colonies. En 1839 il en a été expédié pour ces destinations 94,893 kil. — En 1840, 48,525. — En 1841, 50,209 kil.

§ IV. — *Fabrique de couvertures de laine et de coton.*

M. Lagache, après avoir observé cette fabrication dans les principaux ateliers du Royaume et de l'étranger, l'a importée à Marseille : 90 ouvriers sont employés à la filature et au tissage de ces couvertures. La production annuelle présente une valeur de 150,000 fr. susceptible d'une grande extension. Marseille est fort bien placée pour cette industrie ; car elle reçoit les matières premières et exporte les produits à l'étranger, et aux colonies notamment aux États-Unis et à Bourbon.

M. Lagache fabrique aussi des molletons et un tissu grossier de coton qui a été employé avec succès au doublage des navires en remplacement du papier appliqué sous les feuilles de cuivre. Ces tissus ont l'avantage de ne pouvoir être percés par les vers qui attaquent et ruinent les bâtimens.

§ V. — *Fabriques d'ébénisterie, de chaises, de menuiserie.*

En 1830 les menuisiers, les ébénistes, tourneurs sur bois, faiseurs de chaises, etc., formaient une partie importante de la population ouvrière de Marseille. On y comptait 193 ateliers travaillant les bois de toute sorte et produisant pour une valeur de 3 millions.

Alors comme aujourd'hui, les meubles étaient fabriqués à Marseille avec beaucoup de goût et de soin. On en exportait pour environ 120,000 fr.

Depuis lors, cette industrie a pris à Marseille une grande extension, par suite des progrès non-seulement de la consommation

locale, mais encore de l'exportation. Les chaises surtout sont expédiées en Levant, depuis quelques années, en très grande quantité.

Il y a maintenant à Marseille 347 menuisiers avec 500 ouvriers, 20 ébénistes avec 112 ouvriers, 25 fabricans de chaises et 175 ouvriers. — Total des ouvriers : 787 ; de la production : cinq millions.

§ VI. — ARMURIERS.

On ne fabrique point d'armes à Marseille. On les reçoit généralement toutes confectionnées de St.-Etienne et de Paris et aussi de Belgique pour le commerce d'exportation. Les ateliers d'armuriers en activité à Marseille se bornent à réparer les armes, à les monter etc. En 1830, on en comptait 10 employant 10 ouvriers. Leur travail était évalué à 100,000 fr. Aujourd'hui il y a à Marseille 16 armuriers et 30 ouvriers, dont plusieurs travaillent pour leur propre compte. Valeur des ouvrages exécutés : 200,000 f.

CHAPITRE XXXVII.

RÉSUMÉ.

Le tableau suivant de nos divers établissemens industriels, du nombre de leurs ouvriers et de la valeur de leurs produits en 1830 et en 1842, résume et complète ce que j'ai dit sur l'industrie manufacturière de Marseille.

NATURE des ÉTABLISSEMENS.	De 1829 à 1830.			De 1840 à 1842.		
	Nombre des établissem^ts.	Nombre des ouvriers.	Valeur des produits.	Nombre des établissem^ts.	Nombre des ouvriers.	Valeur des produits.
			Francs.			Francs.
Moulins à farine, à eau	40	106	375,000	40	120	
» » à vent	22	22	31,250	22	22	625,000
» » à vapeur	2	22	60,000	6	100	
Boulangers	157	800	10,000,000	214	1,200	14,322,360
Pâtes d'Italie	14	80	997,600	25	110	1,500,000
Amidon	4	30	173,075	5	15	102,300
Bouchers	75	150	4,845,500	165	165	5,790,353
Charcutiers	22	100	700,000	72	235	875,000
Chaix de vins	65	325	8,080,000	65	325	8,080,000
Brasseries de bière	7	30	100,000	8	30	50,000
Fabriques de liqueurs	29	50	200,000	50	371	900,000
Ateliers de salaisons	36	250	600,000	41	300	600,000
Raffineries de sucre	20	600	16,010,000	7	477	28,859,600
Confiseurs et fabricants de sirops	36	100	700,000	39	200	1,400,000
Fabriques de chocolat	25	50	120,000	30	60	125,000
Tissage de taffetas	1	20	50,000	1	20	80,640
Toiles peintes	4	130	200,000	2	20	100,000
Filatures de coton	10	200	525,000	5	100	150,000
Teintureries de coton	12	25	200,000	12	25	200,000
Tisserands et fabricans de toiles à voiles	66	400	1,000,000	18	37	600,000
Lavoirs de laines	10	290	2,200,000	9	350	3,000,000
Passementeries	25	350	300,000	11	220	300,900
Filature et teinture de laine	3	28	300,000	—	—	—
Bonnets de laine	2	1,000	240,000	2	1,000	400,000
Fabriques de bas et bonnets	5	940	450,000	6	1,200	650,000
— de chapeaux	22	300	800,000	30	600	1,200,000
Tanneries	37	400	2,000,000	44	268	2,040,000
Cordonniers	241	2,000	4,000,000	234	2,400	4,500,000
Fabriques de tan et de sumac	7	7	200,000	11	11	684,000
Papiers peints pour tenture	4	60	200,000	3	70	300,000
Papiers blancs et d'enveloppe	2	25	60,000	3	20	60,000
Carton	1	2	10,000	8	18	80,000
Cartes à jouer	4	12	40,000	3	24	80,000
Imprimeries	11	87	400,000	12	170	600,000
Lithographies	3	20	80,000	13	80	250,000
Fonderies de caractères	—	—	—	2	15	100,000
Instrumens de musique	4	4	30,000	5	100	350,000
A REPORTER	1,028	8,915	56,277,425	1,223	8,478	78,954,253

NATURE des ÉTABLISSEMENS.	De 1829 à 1830.			De 1840 à 1842.		
	Nombre des établissem^{s}.	Nombre des ouvriers.	Valeur des produits.	Nombre des établissem^{s}.	Nombre des ouvriers.	Valeur des produits.
			Francs.			Francs.
REPORT............	1,028	8,915	56,277,425	1,223	8,478	78,954,253
Fabriques de savon..............	43	700	30.000,000	45	700	46,500,000
Huileries de graines..............	—	—	—	36	700	12,278,700
Fabriques de soude..............	12	800	5,406,000	15	900	5,689,770
— d'acide sulfurique.........	4	20	300,000	4	30	500,000
Raffineries de soufre..............	4	32	403,750	5	200	1,780,000
Fabriques de noir animal...........	7	35	506,000	2	24	288,000
— de colle forte............	7	25	325,000	2	20	325,000
— d'alun....	4	24	300,000	1	8	84,000
— de céruse..............	3	18	114,000	1	8	40,000
— de crême de tartre	5	30	313,200	5	30	420,000
— d'autres produits chimiques.	8	45	433,400	8	45	450,000
Parfumeries	6	30	150,000	7	50	400.000
Peignes et tablèteries	5	60	200,000	5	60	200,000
Manufacture de tabacs..............	1	481	1,400,000	1	650	2,625,000
Fabriques de tuiles et briques......	41	200	300,000	86	800	850,000
— de marbres..............	7	40	400,000	16	175	600,000
— de chandelles............	12	48	1,550,000	10	60	1,742,000
— de cire................	7	12	500,000	6	5	90,000
— de bougies stéariques	—	—	—	2	80	1,200,000
— de fayence..............	1	10	10,000	1	12	40,000
— de verreries............	9	234	657,000	6	450	900,000
— de bouchons............	9	100	330,000	12	60	360,000
Ateliers relatifs aux moyens de communication et de transport...........	98	300	1,400,000	142	340	1,800,000
Tonneliers.....................	71	1,000	2,000,000	114	800	2,500,000
Fabricants de caisses..............	36	200	800,000	49	140	1,200,000
— de coffres et malles........	8	16	200,000	12	24	300,000
Constructions navales et professions accessoires	37	1,500	4,000,000	44	1,200	3,000,000
Cordiers......................	14	60	300,000	18	80	350,000
Auffiers......................	18	2,000	500,000	18	2,000	500,000
Manufactures de corail............	1	30	200,000	3	200	1,000,000
Affinage d'or et d'argent...........	3	20	12,215,000	1	6	5,000,000
Hôtel des monnaies................	1	30	9,329,990	—	—	—
Fondeurs de métaux et chaudronniers.	43	75	1,000,000	63	467	4,000,000
Constructeurs de machines..........	—	—	—	8	700	4,500,000
Fabricans d'hameçons..............	3	20	132,000	2	20	132,000
Autres ateliers employant le fer......	79	252	1,000,000	200	560	1,800,000
Couteliers, ferblantiers, balanciers, etc.	49	115	160,000	65	270	300,000
Fabricants de plombs en grenailles...	6	14	200,000	5	28	700.000
Gaz hydrogène..................	—	—	—	1	110	655,000
Manufacture de crins...............	1	20	100,000	4	75	500,000
Eaux minérales factices et gazeuses...	1	2	10,000	5	15	100,000
Couvertures de laine et de coton.....	—	—	—	1	90	150,000
Menuiseries, ébénisteries, etc........	193	450	3,000,000	392	787	5,000,000
Armuriers.....................	10	10	100,000	16	30	200,000
TOTAUX...........	1,895	17,973	136,522,765	2,662	21,487	190,103,723

De 1830 à 1842 la valeur de la production industrielle de Marseille s'est élevée de 136 millions à 190 millions; le nombre des établissemens de 1,895 à 2,662 ; celui des ouvriers des deux sexes de 17,973 à 21,487. Ces chiffres seraient beaucoup plus élevés si je ne m'étais borné aux industries qui livrent leurs produits au commerce. Ainsi, dans un tableau publié en 1838 dans le répertoire des travaux de la Société de Statistique, le nombre des établissemens industriels et commerciaux de Marseille est porté à 8,824, celui des ouvriers à 35,269 ainsi répartis :

Contremaîtres	799
Ouvriers	24,261
Ouvrières	10,209
	35,269

Les prix de la journée sont établis comme il suit :

Contremaîtres.

Payés, terme moyen, à raison	de 3 à 5 fr.	561
id. »	de 5 à 7 fr.	147
id. »	de 7 à 10 fr	91
		799

Ouvriers.

Payés, terme moyen, à raison	de 1 50 à 3 fr.	15,882
id. »	de 3 à 4 fr.	5,573
id. »	de 4 à 6 fr.	2,806
		24,261

Ouvrières.

Payées, terme moyen, à raison	de 75 c. à 1 fr.	7,097
id. »	de 1 à 1 50.	3,112
		10,209

Il y a loin des résultats signalés dans le tableau qui précède à ceux qui sont consignés dans le Tome Ier pages 126 et 127, lesquels ne portent qu'à 11,334,920 fr. la valeur de la production industrielle de Marseille au moment de la chûte du Gouvernement Impérial. Il est juste de remarquer que les années 1813 et 1814 furent frappées de stérilité par d'extraordinaires levées d'hommes qui achevèrent la dépopulation des villes et des campagnes. D'ailleurs, cette faible production, atténuée encore par les déclarations des industriels qui redoutaient, en donnant des renseigne-

mens, la fiscalité d'un gouvernement épuisé, cette faible production dis-je, ne s'applique pas à toutes les années du régime impérial, mais seulement à la dernière.

Quoiqu'il en soit, on peut, tout en tenant compte de ces faits, apprécier les immenses progrès de l'industrie Marseillaise depuis le retour de la paix. Bien des branches ont été créées. Il en sera créé encore. Nous manquons d'établissemens pour fondre, laminer et travailler les cuivres, les plombs et autres métaux, importés à Marseille, à l'état brut, en si grandes quantités. Le nombre des industries nouvelles dont on pourrait doter notre ville est fort étendu. Quand le Canal de la Durance sera terminé, l'importance industrielle de Marseille égalera son importance commerciale.

LIVRE SIXIÈME.

AMÉLIORATIONS.

CHAPITRE Ier. — AMÉLIORATIONS INTELLECTUELLES.

§ Ier. — ÉCOLES ET INSTITUTIONS.

Nécessité d'agrandir l'influence de Marseille dans l'intérêt général de la civilisation. — Enseignement public. — Education professionnelle. — Ecole d'arts et métiers. — Autres institutions.

A la prospérité de Marseille se rattache la prospérité du midi de la France.

C'est donc au profit de l'intérêt général que nous réclamons tous les moyens d'accroître l'importance de notre cité.

La France doit tenir à posséder une ville qui soit la capitale des bords de la Méditerranée.

Ce titre est disputé à Marseille par des villes considérables.

Marseille n'est point encore assez riche, assez populeuse, pour être la reine du midi de l'Europe. Il faut donc chercher tous les moyens d'augmenter sa population et sa richesse

Nous avons dit que c'était une question d'intérêt général pour la France ; c'est plus encore, c'est une question de civilisation.

Il est évident que les bienfaits de la civilisation ne peuvent se répandre sur le littoral de la Méditerranée que par Marseille ; c'est la seule ville importante qui, dans cette mer, appartienne à un peuple libre.

Attachons-nous donc à favoriser à Marseille les progrès des lumières et de la civilisation. Fondons-y des écoles pour toutes les sciences et pour toutes les professions, encourageons-y l'étude des lettres et des beaux-arts, créons-y des facultés, ouvrons-y des écoles de droit et de médecine, fixons-y le siège de l'Université, appelons-y la Cour Royale.

Et je le repète, ceci n'est pas inspiré par un étroit intérêt de localité. Il est de l'intérêt, j'ose dire, de l'humanité tout entière, que Marseille exerce sur le midi de l'Europe, sur l'Asie et le nord de l'Afrique une influence de progrès, de civilisation et de lumière. Or, on sait que l'influence n'appartient qu'aux grands centres de population. Là seulement, le talent, les travaux utiles et généreux trouvent une récompense capable de les satisfaire.

Que Marseille s'élève au rang des capitales par ses lumières, ses mœurs, sa richesse et sa population, et l'on ne verra plus les hommes de talent qui surgissent dans son sein, aller chercher ailleurs un théâtre plus élevé, alors Marseille offrira un aliment à toutes les ambitions légitimes.

Si nos projets étaient réalisés, doute-t-on que les étrangers n'envoyassent, de toutes parts, leurs enfans recevoir à Marseille les bienfaits d'une éducation vraiment libérale? Les uns viendraient apprendre le droit, les autres la médecine, ceux-ci les belles-lettres, ceux-là les sciences exactes, beaucoup les hautes notions du commerce.

Alors s'établirait à Marseille un système d'importantes publications qui répandraient partout des flots de lumière.

Doute-t-on que le commerce ne participât à ce mouvement de progrès et de perfection? De vastes entreprises seraient aussitôt consommées. Combien de travaux importans, ne tarderaient pas à être exécutés!

Depuis long-temps je suis convaincu de l'importance et de la nécessité pour notre ville d'un large système d'enseignement gratuit embrassant toutes les notions utiles. C'est sur ma proposition que le Conseil Municipal vota en 1833 l'établissement des cours publics communaux où l'on professe la physique, la chimie, la minéralogie appliquées aux arts, la statique, la dynamique, l'histoire naturelle, etc.

Marseille possède encore un observatoire, un école d'hydrographie, un muséum d'histoire naturelle, un jardin botanique, une école préparatoire de médecine et de pharmacie. Mais ce n'est point assez. Pour compléter les ressources qu'offrent ces divers enseignemens, pour les lier entre eux, pour leur donner plus de fixité et d'élévation, il serait nécessaire d'établir à Marseille une faculté des sciences.

Il est essentiel surtout de donner un vaste et sérieux développement à l'enseignement professionnel non seulement pour les classes ouvrières, mais encore pour les enfans de la bourgeoisie. Ceux-ci sont, pour la plupart, élevés comme s'ils devaient tous passer leur vie dans une académie. Leur avenir est-il là? Non, il est dans un comptoir, dans une fabrique, dans un magasin, dans une ferme. Il faudra qu'ils vendent et achètent, qu'ils manufacturent, qu'ils labourent ou fassent labourer. Il faudra en un mot qu'ils travaillent pour vivre, pour se créer une fortune, pour accroître ou

plutôt pour maintenir au milieu de l'universelle instabilité celle que leur auront léguée leurs pères.

Est-ce à cela qu'on les rend propres ?

» Autrefois, dit M. Michel Chevalier, dans une lettre remarquable, insérée au *Journal des Débats* du 11 octobre 1838, autrefois, dans le temps de la féodalité, la société était une arène, une armée, une place forte ; aujourd'hui c'est une ruche, un atelier, une ferme, un champ, un magasin. Quiconque veut un rang dans un monde pareil, tout bourgeois qui tient à ne pas déchoir, doit de toute nécessité s'instruire dans ce qui touche au négoce, à l'industrie, à l'agriculture. Autrement où serait pour la bougeoisie, je ne dirai pas sa raison de supériorité, mais sa raison d'existence? »

» Quoi ! direz-vous, vous voulez donc matérialiser l'éducation, mutiler ou raccornir le plus noble attribut de l'homme, son intelligence, tarir en lui la source des sensations nobles, en cessant de lui parler cette langue des lettres et des beaux-arts qui purifie l'âme, orne l'esprit et élargit le cœur ? Dieu m'en garde ! Tout ce que je souhaite, c'est que l'éducation et l'instruction ne soient pas exclusivement littéraires ou artistiques, c'est qu'elles ne donnent pas le change à la jeunesse en lui faisant prendre en dédain ce qui compose la vie réelle, la vie publique et privée, la vie en chair et en os, la vie de notre siècle telle qu'elle est et telle que, bon gré malgré, il faut que vous l'acceptiez ; en un mot, combattons ce qui tendrait à l'ostracisme des lettres et des arts, de la philosophie et des sciences abstraites. Luttons, s'il le faut, pour qu'il soit réservé à l'intelligence pure et à l'imagination, sœur et compagne du génie, cinquante pour cent de l'éducation, pour parler le langage positif de notre époque matérielle. Mais, de grâce, si vous tenez à ce que la bourgeoisie ne soit pas frappée de déchéance, accordez cinquante pour cent aussi à l'instruction utilitaire, à l'enseignement pratique, aux études d'application professionnelle. Il ne s'agit point de dépouiller l'Université et de lui enlever sa tunique doublée d'hermine. Il s'agit, au contraire, de lui en donner deux, afin qu'elle puisse représenter les besoins de l'avenir aussi bien que les traditions du passé, le caractère nouveau qui distinguera notre âge aussi bien que la glorieuse filiation qui nous rattache aux Romains et aux Grecs. L'orage qui a plus d'une fois grondé sur elle, et qui ne peut manquer de s'amasser encore sur sa tête, serait à jamais conjuré si, se souvenant qu'elle vit dans des jours de paix, mais de travail, elle tendait une main aux

arts industriels, tout en conservant l'autre tournée du côté des sciences et des lettres. Mais si l'Université se refuse à entreprendre cette œuvre, si elle renonce à briller dans le monde de la matière tout comme dans celui des idées, à exceller *in utroque jure;* si elle décline l'insigne honneur de façonner l'homme tout entier et de le livrer à la société complètement prêt pour la vie active, si elle borne son ambition à accomplir la tâche bien difficile aujourd'hui de l'éducation générale; qu'une autre Université tout industrielle et chargée de l'éducation professionnelle ou spéciale soit installée à côté de la *fille aînée de nos rois*, sous les auspices du ministère du commerce, qui en effet a des titres à cette importante mission; car il tient déjà parmi ses attributions les écoles d'Arts et Métiers, celles des Ponts et Chaussées et des Mines, celles des Mineurs de Saint-Étienne, et c'est probablement à lui que, pour vider le différent entre les deux excellences de l'intérieur et de la guerre, l'on remettra l'École Polytechnique, le jour où l'on se souviendra que le premier nom qu'ait porté cette glorieuse institution est celui d'*École centrale des travaux publics.*»

Le Collége Royal de Marseille a joint à ses classes des cours spéciaux pour le commerce, mais ils y occupent une place trop secondaire. Nous ne voulons point passer d'une extrêmité à l'autre. Nous voulons pour les enfans des commerçans une instruction forte, solide et variée, embrassant tous les arts utiles. Il ne la faut ni exclusivement littéraire, ni exclusivement technique. Nous ne demandons pas qu'on leur enseigne les détails du métier. Ils les auront bientôt appris dans les comptoirs ou dans les manufactures; mais nous voudrions qu'on les préparât à une vie sérieuse, modeste et occupée en les entretenant un peu moins des conquérans, des poètes et des philosophes anciens, et un peu plus des hommes laborieux et dévoués qui ont contribué aux progrès du commerce et de l'industrie, et à l'agrandissement des relations pacifiques des peuples; en un mot qu'on les habituât à admirer un peu plus ce qui est utile, un peu moins ce qui est brillant et quelquefois funeste.

Le Gouvernement s'est efforcé d'entrer dans cette voie, mais il est encore bien loin du but. Il s'en rapprochera sans doute par de nouveaux efforts. Son intérêt et son avenir y sont engagés. Il ne sera fort qu'en répandant partout le travail et l'industrie. Il tarde trop à multiplier les écoles spéciales d'arts et métiers. Depuis longtemps il est question d'en établir deux nouvelles dans le Midi. Marseille ne devrait-elle pas en avoir une ?

Le manque de bons ouvriers est une des causes de l'infériorité de certaines branches de notre industrie. Celle des machines, si importante pour l'avenir commercial et politique de la France, souffre le plus de cette pénurie. C'est beaucoup, si dans nos ateliers, sur 100 ouvriers il y en a 15 ou 20 de capables. Rien donc ne serait plus utile que l'établissement à Marseille d'une école spéciale de mécaniciens, tant pour la construction que pour la direction des machines.

Il existe à Châlons et à Angers des ouvriers pour les industries si diverses du pays. Il est nécessaire d'en former une spéciale pour les besoins de la navigation à vapeur. A mesure que les machines, presque toutes neuves en ce moment, auront vieilli, ce besoin se fera plus vivement sentir parce que les réparations accidentelles à bord seront plus fréquentes.

On ne saurait convenablement fonder une école spéciale de mécaniciens pour la navigation à vapeur, ailleurs que dans un port de mer. Nulle ville ne mériterait la préférence mieux que Marseille, dont les bateaux à vapeur réunis à ceux de Toulon présentent une masse imposante. Les ateliers de construction de La Ciotat et de Marseille permettraient d'initier les élèves à la pratique. Après une année d'études théoriques on pourrait les placer dans ces ateliers et ils rentreraient la troisième année à l'école pour se perfectionner.

Le choix de Nîmes pour l'établissement d'une école ne serait ni juste ni heureux. Cette ville a une fabrication spéciale, celle des soieries, qui n'a pas besoin d'une école de haut enseignement.

La Chambre de commerce de Marseille a demandé une école spéciale de mécaniciens pour notre ville; elle s'est montrée prête à contribuer aux dépenses d'un établissement semblable en votant 42,000 fr. en faveur de la fondation d'une école d'arts et métiers à Aix, qui bientôt sans doute, grâce à un chemin de fer, ne sera qu'une annexe de Marseille.

La France manque de bons ingénieurs pour les travaux relatifs à la marine. Il faudrait qu'une succursale de l'école polytechnique fût établie dans un port de mer. Il y a une école des ponts-et-chaussées, une école des mines; pourquoi n'y a-t-il pas une école des ports? N'est-ce pas dans les ports que se font les travaux les plus importans, ceux qui ont le plus besoin d'études spéciales? Que d'erreurs commettent nos ingénieurs quand ils abordent pour la première fois les travaux relatifs à nos ports! Aucun d'eux ne connaît peut-être d'une manière positive l'action des cou-

rans, l'effet du ressac, la direction et l'effet des vagues, les besoins si divers de la marine marchande. En Angleterre tout cela est connu avec précision, dans les moindres détails, parce que là l'étude des choses de mer tient le premier rang. En France, dans les écoles d'application et de théorie, c'est à peine si elles sont indiquées; et d'ailleurs, je le repète, elles ne pourraient être bien enseignées que dans un port maritime. Il serait temps que l'administration comprît que ses ingénieurs ont à s'occuper d'autre chose que de ponts, de canaux, de chaussées et de mines.

Que d'institutions manquent encore à la France et particulièrement à Marseille !

Nous voudrions voir fonder dans notre ville une société, comme à Londres, pour donner, gratis ou à un faible prix, une éducation technique aux artisans de toutes les professions, une société spéciale d'encouragement pour les arts et l'industrie, un conservatoire des arts et métiers, une exposition bisannuelle des produits de l'industrie, une chaire d'agriculture à côté d'une ferme modèle, et des encouragemens pour multiplier les plantations de mûriers, favoriser le boisement des collines d'où il serait urgent d'éloigner les chèvres, multiplier les troupeaux de bêtes à laine et de race bovine par l'usage des prairies artificielles, en attendant que le canal de la Durance nous permît de couvrir notre sol de prairies naturelles.

On devrait instituer à Marseille une académie de marine chargée d'honorer et de récompenser par des médailles ou autrement, les capitaines au long cours qui se distingueraient dans leur importante profession; ouvrir des concours publics sur des questions essentielles à la navigation, et surtout à celle des mers encore peu connues, sur l'entrée d'un fleuve, les difficultés d'un mouillage, les dangers d'une côte, les variations des courans pélagiques, les écueils, etc.

La Chambre de commerce a montré toute l'importance qu'elle attache à la navigation en créant une école spéciale de mousses et novices dont nous allons parler.

§ II. — ÉCOLE DES MOUSSES ET NOVICES.

Son érection sous le patronage du Duc d'Orléans. — Ses avantages. — Encouragemens. — Education. — Réglemens. — Administration. — Effectif. — résultats. — Nécessité d'un bâtiment léger pour compléter l'enseignement nautique.

S. A. R. le Duc d'Orléans, pour qui rien n'était étranger de ce qui pouvait contribuer à la grandeur et à la puissance de la France, ou aux progrès de son commerce, avait compris toute l'importance

d'une école destinée, dans notre ville, à former de jeunes marins.

Ce prince, de glorieuse et si regrettable mémoire, daigna en 1839 accorder son patronage à l'école des mousses et novices que la Chambre de Commerce de Marseille se proposait de fonder. Sous cette haute protection l'école a grandi ; elle a procuré une éducation complète à de nombreux enfans des classes pauvres qu'elle a arrachés aux dangers de l'oisiveté ; elle a assuré à toute leur vie des moyens d'existence en leur ouvrant une carrière utile et honorable, au moment même où tous les métiers sont encombrés ; elle a facilité le recrutement des marins, devenu de jour en jour plus difficile, service signalé rendu à l'État et au commerce.

M. le Ministre de la marine, le Conseil Général du département, le Conseil Municipal de Marseille ont voulu concourir à cette œuvre utile et patriotique, et ont accordé des subventions qui assurent l'avenir de l'école (1).

De plus, M. le Ministre de la marine a donné à la Chambre une gabarre munie de ses mâts, voiles et agrès, ayant à bord douze canons qui permettent d'instruire les jeunes mousses dans tous les exercices de leur profession.

A cette gabarre est jointe une embarcation très solide et installée de manière à pouvoir porter des secours aux navires en danger.

Un aumônier dirige l'éducation religieuse et morale des mousses ; un instituteur spécial leur apprend la lecture, l'écriture et le calcul.

On leur enseigne la pratique du matelotage, le nom, la place et l'usage des manœuvres courantes et dormantes ; on les exerce à parcourir graduellement toutes les parties du gréement et de la mâture, ainsi que la manœuvre des embarcations, à faire le quart, etc.

Ils sont pareillement exercés à la natation. Plusieurs, en cours de navigation, ont dû, dans des circonstances graves, leur salut aux connaissances qu'ils avaient acquises en ce genre (2).

Le temps qui n'est pas consacré aux diverses instructions est employé à l'entretien du matériel et à la confection des hamacs, sacs, chapeaux de paille, etc.

(1) Les dépenses annuelles s'élèvent à 42,000 fr. dont 30,000 environ sont à la charge de la Chambre de Commerce.

(2) Pour faire connaître les diverses branches de l'enseignement de cette école, je donne ici les titres des divers prix distribués en septembre 1842 : Instruction religieuse. — Excellence. — Bonne conduite. — Lecture. — Ecriture. — Arithmétique. — Bonne tenue. — Matelotage. — Artillerie. —Timonnerie. — Voilerie. — Natation.

L'école est formée en autant de sections qu'il y a de quartiers-maîtres. Chaque section est divisée en brigades ayant à leur tête ceux des élèves qui se sont distingués par leur instruction et leur bonne conduite.

Le poste de couchage de l'école est éclairé toute la nuit et parcouru par des rondes de quartiers-maîtres chargés d'y maintenir l'ordre, la décence et le silence.

On a établi trois catégories dans l'admission des élèves, savoir :

1° Ceux que leurs parens ou tuteurs peuvent habiller et nourrir ;

2° Ceux auxquels leurs parens ou tuteurs ne peuvent fournir qu'une partie de l'habillement et de la nourriture ;

3° Ceux qui sont habillés et nourris entièrement aux frais de l'école.

Les conditions de l'admission sont d'être français, âgé de onze ans au moins, de quatorze au plus, d'avoir été vacciné, et d'être d'une bonne constitution.

Ils ne sont admis dans l'école que de leur plein gré, et sur le consentement de leur parents ou tuteurs, lesquels contractent par écrit l'engagement de ne point retirer les enfans avant l'âge de dix-huit ans accomplis, s'obligeant, à défaut, à rembourser à l'administration de l'école le montant des frais de toute nature que l'entretien et l'instruction desdits enfants auraient occasionnés.

L'habillement des élèves est uniforme.

Lorsqu'un élève a une instruction suffisante, il est embarqué sur un navire de l'état ou du commerce. Sa place dans l'école est immédiatement donnée à un autre.

Son salaire, évalué à 15 fr. par mois sur les bâtimens de l'état et 20 fr. sur ceux du commerce, est réparti comme suit :

Un tiers pour l'entretien de l'élève à bord du navire où il est embarqué ;

Un tiers à inscrire en son nom à la Caisse d'épargne ;

Un tiers pour l'école.

Les élèves peuvent être envoyés en corvée sous la conduite de leurs quartiers-maîtres, soit dans les chantiers de construction, soit à bord des navires de commerce, pour aider aux chargemens et déchargemens, ainsi qu'aux travaux de gréement. Le produit de ces corvées est entièrement employé à l'entretien de l'école, à moins que la commission administrative ne juge convenable d'en distraire une portion pour la distribuer aux élèves à titre d'encouragement.

L'école qui, à sa naissance, fut organisée avec autant de zèle que

de désintéressement par M. Catelin, officier de marine, est maintenant commandée par M. Toulon, capitaine de vaisseau en retraite, dont l'expérience et l'aptitude ont parfaitement secondé les intentions de la Chambre en fesant régner dans l'école un ordre et une discipline remarquables.

Le commandement en second est confié à un lieutenant, M. Roman, qui s'est voué exclusivement à la direction intérieure et en surveille les détails avec un soin constant et dévoué.

Quatre quartiers-maîtres enseignent les manœuvres.

La haute surveillance et l'administration sont exercées par une commission composée :

De M. le Préfet des Bouches-du-Rhône, président d'honneur ;

Du président de la Chambre de Commerce, président titulaire;

D'un membre de cette Chambre, vice-président ;

D'un membre du Conseil général du département ;

D'un conseiller municipal de Marseille ;

D'un membre de l'Intendance Sanitaire ;

Du commissaire général chef du service de la marine ;

Du capitaine du port ;

D'un secrétaire.

L'admission des élèves ou leur exclusion ne peut être prononcée que par cette commission administrative.

A la fin de décembre 1842, l'effectif de l'école était de 137 élèves : 69 présens, 58 en cours de voyage, 6 à la division de Toulon, 4 en état de désertion.

Parmi ceux qui étaient embarqués, 27 naviguaient au long cours ; 9 dans la Méditerranée ; 18 au cabotage, 4 sur les paquebots-poste à vapeur.

Plusieurs élèves sont déjà à leur troisième voyage. Les capitaines marchands, qui trouvent dans ces sujets des conditions d'aptitude et de moralité, en sont en général fort satisfaits, et les demandes ne cessent de s'accroître.

Pour compléter l'instruction nautique de ces jeunes marins, il serait convenable d'armer un bâtiment léger, destiné à les exercer en pleine mer aux manœuvres d'une véritable navigation, à les *amariner*, à leur faire acquérir le pied marin ; après cela, quand on les embarquerait sur de grands bâtimens, ils pourraient y servir plus utilement.

En l'état, cette institution, nous le répétons, rend de grands services. Il est d'une haute importance pour l'avenir commercial et poli-

tique de la France de travailler à former une population navale nombreuse et exercée. Nous fesons des vœux pour que des écoles de mousses soient établies dans tous les ports de mer. Si les élèves manquaient, on pourrait mettre à la disposition du Ministre de la marine tous les sujets valides et capables qui se trouvent dans les hospices d'enfans trouvés. Ainsi, ces enfans, qui sont aujourd'hui une charge pour l'état, lui deviendraient une ressource précieuse et féconde.

Les services rendus par l'école des mousses de Marseille ont un caractère d'utilité si haute et si générale, que le gouvernement devrait contribuer aux dépenses de son entretien dans une proportion au moins égale à celle de la Chambre de Commerce.

CHAPITRE II.

AMÉLIORATIONS MATÉRIELLES, TRAVAUX PUBLICS.

§ Ier. — *Voies de Communication.*

Chemin de fer de Marseille à l'Océan et au Rhin. — Navigation du Rhône. — Canal d'Arles à Bouc. — Navigation intérieure entre Marseille et tous les points de la France. — Nécessité d'améliorer les principaux cours d'eau du Royaume. — Prolongement du canal du Languedoc jusqu'à Bayonne. — Chemin de fer de Marseille à Aix. — De Marseille à Aubagne. — Communications maritimes par bateaux à vapeur.

De toutes les améliorations que l'avenir de Marseille réclame, aucune n'est plus essentielle, aucune n'importe plus à sa prospérité que l'établissement de voies de communication rapides, économiques, à l'abri de toute interruption. Il est surtout nécessaire de compléter et de faciliter les communications entre Marseille et le nord de la France, entre Marseille et la Suisse et l'Allemagne.

Il faut un chemin de fer, non de Marseille au Rhône seulement, mais aboutissant par la ligne la plus directe possible (1) d'un côté à l'Océan, de l'autre au Rhin. Le Rhône, à la remonte, ne peut rem-

(1) Tout circuit, tout détour qu'on imposera à cette ligne pour satisfaire à des intérêts de localité, gr vera le commerce de la France entière d'un surcroît de dépense annuelle qu'on ne peut évaluer à moins de 35,000 fr. par chaque kilomètre d'allongement, en supposant le *minimum* de la circulation *nécessaire*.

placer la voie de fer ; à la descente, il offre sans doute de grands avantages, mais que deviennent ces avantages pendant les interruptions si fréquentes de la navigation ? (1) Ils se transforment alors en déplorables inconvéniens. La concurrence de la voie fluviale ayant ruiné et fait disparaître presque tout le roulage par terre, le commerce se trouve tout-à-coup privé de moyens de transport, au moment même où il en éprouve le plus grand besoin. D'immenses accumulations de marchandises stationnent alors à Arles, à Avignon, à Lyon. Les pertes qui en jaillissent pour les intérêts industriels et commerciaux sont incalculables. On espère rendre le Rhône constamment navigable. Assurément cela est grandemement à désirer ; nous fesons des vœux ardens pour qu'une voie fluviale et permanente soit offerte aux transports non seulement d'Arles à Lyon, mais encore de Lyon à Genève ; (2) pour que la Saône soit ouverte à son confluent, et son cours rendu libre à la traversée sous Lyon. Toutes ces améliorations seraient d'immenses bienfaits pour le pays. Mais fussent-elles toutes réalisées et couronnées d'un plein succès, elles n'enlèveraient rien à l'importance d'un chemin de fer continu vers le Hâvre et vers l'Alsace : car ce chemin, précieux pour les voyageurs, offrirait encore aux marchandises une plus grande célérité, une plus grande économie, sans parler des frais que nécessiteraient, sur une voie mixte, les transbordements à Arles, à Lyon, à Châlons, etc. (3)

(1) En 1840 et 1841, les bateaux à vapeur n'ont pu, suivant que leurs tambours étaient plus ou moins élevés, naviguer que 200 à 270 jours. Ce qui fait pour le commerce une perte de 4 mois par année. (Rapport du Préfet du Rhône au Conseil-Général du département.)

(2) Le tonnage sur le Rhône supérieur est aujourd'hui insignifiant. Il n'excède pas 23,000 tonnes dont 8,000 à peu prés de houille destinée à la consommation industrielle. Genève n'a pour ainsi dire aucune part à ce transport. Le transit sur cette ville est desservi jusqu'à la frontière Suisse par la route de terre. En pourrait-il être autrement lorsqu'on voit le seul passage du Sault donner lieu à une dépense de 50 fr. par bateau et, en définitive, le fret se payer 45 à 50 fr. par tonne, tandis qu'avec une communication fluviale ouverte jusqu'à Genève son prix descendrait facilement à 20 ou 25 fr.?

Le gouvernement pourrait suppléer au défaut de navigation du Rhône supérieur par un chemin de fer de Grenoble à Chambéry, relié à celui que l'on va construire de Chambéry à Genève ; ce chemin de fer et l'Isère rendue navigable offriraient une voie plus courte aux transports de la Méditerranée au lac Léman.

(3) Voir au second vol., page 508. Nous ajouterons aux observations de cette note, que, d'après les calculs de M. Blanqui, la moyenne du coût du transport des marchandises en France se résume dans les chiffres suivans : par lieue de 4,000 mètres et par 1,000 kilog. : roulage accéléré, 1 fr. 50 c. — Roulage ordinaire, 80 c.

Dans tous les cas, point d'exclusion en fait de système de communication. Le commerce et les voyageurs ont également besoin de la voie de fer et de la voie fluide. La voie de fer ne pourra tout absorber ; il restera toujours d'énormes transports pour les fleuves et les canaux. On a vu dans les livres précédens quelles quantités de marchandises se dirigent de notre ville sur Lyon et la Suisse, par terre et par eau. Ces quantités ne peuvent que s'accroître. Donc, tout en demandant des chemins de fer, nous demandons aussi que nos voies fluviales ne soient point négligées. Nous demandons particulièrement que le cours du Rhône soit amélioré. Nous demandons même que ce fleuve soit pour ainsi-dire conduit à Marseille, en continuant jusqu'à notre ville le canal d'Arles à Bouc. (1)

Ce canal complèterait le système de navigation intérieure entre Marseille et les diverses parties de la France, et lui donnerait un immense développement, en supprimant la nécessité des transbordemens si coûteux à Arles et à Bouc.

Les blés chargés à Gray pourraient arriver directement à Marseille avec très-peu de frais.

— Canaux et rivières 41 c.—Chemins de fer 29 c.— Ne faut-il pas conclure de là que de tous les travaux pour lesquels on réclame l'emploi des ressources publiques, il n'en est pas de plus utiles et de plus urgents que les chemins de fer ? et quand même les deux voies offriraient une égale économie, ne faudrait-il pas tenir compte aussi des inconvéniens, des retards, des interruptions causées sur les voies fluviales par les vents contraires, par les brouillards, par le manque d'eau, par les débordemens, par les glaces ? Depuis long-temps on s'efforce sur le Rhône d'annuler à force d'art et de persistance cette complication d'obstacles. On y a dépensé des sommes énormes sans avoir pu obtenir des succès réels et durables. Chaque crue vient détruire les entraves que l'on essaie d'opposer à l'impétuosité des eaux. Les digues, les barrages sont entraînés et dispersés ; les chemins creusés par la drague sont comblés et remplacés par des bancs de sable ou de gravier. Sera-t-on plus heureux à l'avenir ?

(1) Si ce travail de haute utilité, rendu facile aujourd'hui par le canal de la Durance à Marseille, ne peut être immédiatement entrepris, que l'on exécute du moins la partie de Bouc aux Martigues. Ce prolongement est réclamé par des intérêts nombreux et pressans. Les établissemens industriels situés autour de l'étang de Berre ont beaucoup à souffrir des difficultés qu'éprouve la navigation entre la mer et l'étang. Une dépense de 600,000 fr. suffirait pour remplacer les canaux actuels fort insuffisans par un canal à large section d'une profondeur de trois mètres. Nous nous associons aussi au vœu du Conseil général du département pour que, d'un autre côté, le canal soit prolongé jusqu'à Tarascon, et pour que es droits de navigation y soient notablement réduits.

Une réduction a été récemment accordée sur les charbons. Le gouvernement obtiendra sans doute de la compagnie intéressée à l'exploitation du canal que cette faveur soit étendue à toutes les marchandises et surtout aux sels.

Les productions de tant de parties du Globe, que le commerce verse à Marseille, se distribueraient avec économie et facilité sur tous les marchés de l'Europe, dont notre ville serait alors le principal entrepôt.

Une foule de bateaux, partis de Marseille et remontant le Rhône, trouveraient une voie toute tracée vers les lieux où le commerce et l'industrie promettent des débouchés et des bénéfices.

Les uns, entrant dans le canal de Givors, répandraient, dans le département de la Loire, si industriel et si riche, les matières premières de l'Italie et du Levant, et les échangeraient contre les charbons, les verreries et les produits des manufactures de St-Étienne et de St-Chamond.

D'autres remonteraient jusqu'à Lyon pour satisfaire aux besoins de ce vaste marché.

Plusieurs poursuivraient leur route jusqu'en Suisse. Un plus grand nombre entreraient dans la Saône qui les conduirait à Châlons. Là, le canal du centre leur permettrait de pénétrer au sein de la France et d'arriver par la Loire aux côtes de la Bretagne.

D'un autre côté, le canal de Bourgogne recevant les bateaux à leur sortie de la Saône, les conduirait dans l'Yonne. De l'Yonne, passant dans la Seine, ils se dirigeraient sur Paris, cet immense foyer de consommations et de richesses.

Continuant à suivre le cours de la Seine, les bâteaux, partis de Marseille, rencontreraient bientôt la rivière de l'Oise, unie à la Somme par le canal de Picardie; de la Somme ils arriveraient, par le canal de St.-Quentin, à l'Escaut, et les voilà en Belgique.

D'autres pourraient communiquer, par le canal de *Monsieur*, avec le Rhin qui doit être bientôt relié au Danube.

Ainsi seraient ouvertes des voies économiques entre la Méditerranée, l'Océan, la mer Noire et la mer du Nord.

Pour réaliser d'aussi grands avantages, des travaux d'amélioration sont nécessaires à nos cours d'eau. Il faut, surtout, nous le répétons, rendre le Rhône constamment navigable.

Pendant long-temps, on a cru que le seul moyen d'atteindre ce but, était un canal latéral.

M. Huerne-de-Pommeuse en avait fait l'objet d'études spéciales. Il en évaluait la dépense à 38 millions de francs sur un développement de 240,000 mètres.

M. Legrand l'a estimé 33 millions. (1)

(1) Séance de la Chambre des députés du 30 août 1835.

L'élévation de ces chiffres a fait rechercher des moyens moins dispendieux ; on a pensé qu'en creusant certaines parties du li t du fleuve avec des bateaux dragueurs que l'on confectionne en ce moment, en exhaussant les tabliers de cinq à six ponts de fil de fer, en établissant des digues submersibles, on éviterait les interruptions si dommageables qui résultent des hautes et des basses eaux.

Que ces travaux soient donc promptement exécutés ! Il est déplorable de voir cette admirable voie naturelle si souvent inutile ou même funeste.

Trieste nous dispute le transit vers la Suisse et l'Allemagne; ce port nous l'enlèvera si nous n'améliorons nos voies de communication. (1)

Le Gouvernement a compris la gravité de ce danger. C'est aux chambres à le seconder et à ne pas perdre de vue, qu'il y a pour une grande nation des économies ruineuses et des dépenses productives qui peuvent être d'abondantes sources de richesse.

Demandons aussi que la grande pensée de Riquet et de Louis XIV soit complétée, que les rives de l'Océan soient réellement unies à celles de la Méditerranée, que le canal du Languedoc, en un mot, soit continué jusqu'à Bayonne. M. Galabert, après de longs travaux auxquels il a consacré sa vie et sa fortune, a démontré la possibilité de ce prolongement.

Ses projets ont rencontré un assentiment général dans l'administration, dans les chambres législatives, dans le corps des

(1) Il résulte d'un tableau adressé par la Chambre de Commerce de Marseille à M. le Ministre du Commerce, que le transport d'une balle de coton de Marseille à Zurich, par le Rhône, coûte 1 3|4 p. o|o de moins que de Trieste à Zurich. Mais si l'on emploie la voie de terre, l'économie n'est plus que de 3|4 p. o|o, et cette économie ne saurait compenser les autres avantages qu'offre la place de Trieste. Ce n'est point là la seule concurrence que Marseille ait à redouter. J'ai dit dans le second volume qu'en 1840, 20 mille balles de coton avaient transité de Gênes à Genève, où elles étaient arrivées avec une économie sur le transport par le Rhône.

Quant aux marchandises destinées à l'entrepôt de Strasbourg, expédiées de Marseille et conduites successivement par le Rhône, par la Saône et par le canal, elles subissent deux transbordemens et ne sont rendues qu'en quarante jours au moins, au prix de 110 fr. la tonne. Si, au contraire, les mêmes marchandises sont dirigées à Strasbourg par Rotterdam, elles parviennent au destinataire grevées, il est vrai, du même prix de transport, mais dans un délai qui n'excède pas huit ou dix jours.

On le voit, c'en est fait du transit de la France si le gouvernement ne se hâte d'améliorer nos voies de communication.

ponts-et-chaussées, dans les Conseils généraux et dans les chambres de Commerce des onze départemens du Midi, dont ils doivent féconder les relations.

Après la mort de M. Galabert, M. le marquis de Preignes s'est mis à la tête de cette grande entreprise. Il a formé une société anonyme dont le fonds social est de cinquante millions. Le concours du Gouvernement est sans doute assuré à une œuvre féconde qui joindra Marseille à Bayonne, ouvrira à la navigation une voie européenne à travers la France, l'affranchira des lenteurs et des dangers du voyage par Gibraltar, enrichira le pays en facilitant l'exploitation des cinq à six cents mines que renferme la chaîne des Pyrénées, ainsi que de ses carrières de marbre et d'ardoise et de ses bois de construction ; permettra l'irrigation des terres, dans un parcours de plus de 320 kilomètres ; offrira un transport peu coûteux aux grains, aux vins et eaux-de-vie de ces contrées, et aux produits qu'elles demandent à l'entrepôt de Marseille ou à ses manufactures.

Mais, tout en poursuivant l'amélioration de nos voies de communications lointaines, attachons-nous aussi à celles qui doivent animer nos rapports avec les pays qui nous touchent. Un chemin de fer sur Aix mettrait à nos portes cette ville où la modicité du prix des loyers provoquerait l'établissement de grandes manufactures.

Il serait facile de construire un autre chemin de fer d'Aubagne à Marseille. Il servirait au transport des charbons du département et d'une foule d'autres produits, tels que les briques, les poteries, les papiers, les verreries que l'on fabrique sur ce point. L'immense mouvement de voyageurs opéré sur cette route, assurerait des bénéfices à l'entreprise. La disposition des lieux, offrant presque partout une surface plane, semble indiquer la convenance de ce nouveau moyen de locomotion.

Nous attachons aussi beaucoup d'importance, dans l'intérêt du commerce de Marseille, à un vaste système de communications maritimes par les bateaux à vapeur.

Nos relations avec l'Italie par cette voie ne laissent rien à désirer. Il n'en est pas de même avec l'Espagne. Au mépris des traités, le Gouvernement de ce pays refuse à notre pavillon la faculté de cabotage accordée aux espagnols en France : et comme les bâteaux à vapeur Espagnols ne peuvent suffire au transport de

toutes les marchandises, il en résulte de graves inconvéniens pour le commerce des deux pays.

Le service des paquebots du Levant est une annexe de l'administration des Postes, et rien de plus. Le commerce, qui avait accueilli leur établissement avec joie, n'a pu encore en obtenir le transport du moindre échantillon : la rapidité qui en est résultée dans la correspondance est toute à l'avantage des ports rivaux de l'Italie, et par conséquent à notre détriment.

Nous n'avons point encore de rapports directs ni avec la Sicile ni avec la Syrie.

Des bateaux à vapeur devraient lier Marseille à tous les ports français de la Méditerranée. Ces entreprises trouveraient un aliment assuré dans les transports si animés, qui ont lieu entre notre ville et tous les points de la côte ; les bénéfices seraient certains, mais les capitaux sont timides. Il n'y a de service régulier qu'entre Marseille et Cette.

§ II. — CANAL DE MARSEILLE.

Tentatives faites à diverses époques par les Marseillais pour se procurer de l'eau. — Projet d'un canal de la Durance à la Méditerranée en 1555. — En 1660. — En 1724. — Floquet. — Nouvelle compagnie en 1776. — Etudes reprises par M. Plagniol en 1819. — Par M. Garella en 1821. — Projet de M. Bazin. — Refus de concours du Conseil Général du département. — Délibération du Conseil Municipal. — Plans de MM. Kermaingant et de Montricher. — Exécution.

Les projets d'amélioration, formés pour l'avenir de Marseille, seraient demeurés stériles, si l'on n'avait trouvé les moyens de procurer de l'eau à cette populeuse cité.

De tout temps Marseille en a éprouvé le besoin. Assise sur un sol desséché, elle ne peut demander qu'à l'art ce que la nature lui a refusé.

Qu'a-t-il manqué, au moyen-âge, à la république de Marseille, pour égaler Gênes et Venise ? Des manufactures importantes.

Elle n'avait pas, comme Gênes, de nombreuses filatures de coton, d'or et d'argent, des manufactures de satin, etc.

Elle ne pouvait pas, comme Venise, fabriquer les draps écarlates si recherchés dans le Levant, et les belles étoffes de soie brochées d'or et d'argent, les damas, les velours, les armes, la verrerie, les glaces, etc.

Et pourtant le génie manufacturier ne manque pas à nos concitoyens. Au contraire, dès qu'une industrie est implantée au milieu d'eux, ils ne tardent pas à en saisir le sceptre et à conquérir pour jamais une haute supériorité, témoins la raffinerie du sucre, la savonnerie, la tannerie, les huileries, etc.

Que nous manque-t-il donc ? De l'eau.

Quelles richesses jailliront de l'exécution des projets qui doivent en amener à Marseille ! Honneur aux citoyens qui attachent leurs noms à de si utiles entreprises !

Dès le neuvième siècle, le besoin d'eau qui s'est constamment fait sentir à Marseille, y fit élever les arcs ou aqueducs, debout naguères à la porte d'Aix, remplacés aujourd'hui par un syphon où les eaux arrivent de l'Huveaune après un parcours de 7,800 m. Cette construction fut faite aux frais des habitans de la ville haute et pour leur usage.

Ce ne fut qu'en 1310 que les habitans de la partie basse de la ville eurent la faculté de conduire l'eau des aqueducs dans leur enceinte, d'y construire des fontaines et de s'en servir pour tous leurs besoins, moyennant 150 *liv. royaux*, et sous l'obligation de nettoyer les aqueducs toutes les fois que cela serait nécessaire.

Après l'agrandissement de Marseille, qui eut lieu en 1350 et qui doubla son étendue, on chercha les moyens de se procurer de nouvelles eaux pour suppléer aux anciennes, devenues insuffisantes.

En 1599, les aqueducs furent prolongés jusqu'au béal ou canal des moulins de la Pomme.

La ville s'étant encore développée en 1666, le besoin d'eau se fit de nouveau et plus vivement sentir. On fit agrandir l'ouverture du *béal*. Mais les propriétaires de moulins intentèrent à ce sujet un procès à la ville. Celle-ci le perdit et fut obligée de rétablir les choses dans l'ancien état.

Par la suite, la ville fit de continuelles tentatives pour augmenter la quantité de ses eaux. Elle échoua toujours contre l'opposition des propriétaires.

Nos archives gardent les traces des maladies épidémiques et des famines occasionnées dans les XVe, XVIe, XVIIe et XVIIIe siècles par la rareté des pluies et l'insuffisance des sources ou cours d'eau. On fut quelquefois réduit à aller chercher de l'eau jusqu'à l'embouchure du Rhône.

Aujourd'hui l'on sait combien est fâcheux le manque d'eau dont sont affligés certains quartiers ; combien sont fréquentes les récla-

mations des habitans qui en sont souvent privés. C'est une cause constante d'embarras pour l'administration, de contrariétés pour les citoyens.

» On voit, disait à ce sujet, en l'an 13, M. Guimet, ingénieur,
» que Marseille, depuis l'agrandissement de 1666, a toujours
» manqué d'eau ; qu'elle a eu nombre de procès pour s'en pro-
» curer davantage, sans avoir pu y parvenir. Le volume qui entre
» de l'Huveaune dans les aqueducs est à peu près nul dans les
» temps de sécheresse, et quand il n'y a que cinq ou six pouces
» de hauteur d'eau dans le *béal*, la ville n'en a pas du tout, les
» *aqueducs* ne sont alors alimentés que par des sources intérieu-
» res, auxquelles on ajoute les eaux de Jarret. »

Cet état de choses impose souvent l'obligation de retirer l'eau aux particuliers et occasionne des pertes considérables à l'industrie. De tout temps on a cherché les moyens d'y rémédier. On n'en a point trouvé de plus efficace que le canal de la Durance. D'autres ont été proposés sans succès.

M. Guimet publia, en l'an 13, le projet d'un canal qui devait amener les eaux de l'Huveaune à la plaine Saint-Michel (50 mètres au-dessus du niveau de la mer.)

La prise des eaux aurait été établie sur la rive droite de l'Huveaune, dans la partie basse du terrain de la Reynarde, en amont du pont de la Millière (70 mètres au-dessus du niveau de la mer.)

D'après les expériences de M. Guimet, on trouve au point indiqué pour la dérivation, et dans le temps des plus grandes sécheresses, 37 mètres 44 centimètres cubes d'eau par minute ou 4,992 deniers (1).

La longueur du canal, depuis la prise jusqu'à la plaine Saint-Michel, devait être de 10,280 mètres, dont 4,203 mètres en canal découvert et 6,077 mètres en canal souterrain.

Le montant de la dépense devait s'élever à 1,620,684 francs 62 c.

Il est probable que le plus grand obstacle à l'exécution de ce canal fut l'opposition des propriétaires qui, situés au-dessous de la prise d'eau, auraient été presque entièrement privés des eaux de l'Huveaune.

(1) La ville de Marseille ne retire de la rivière de l'Huveaune que 1,000 deniers : 108 litres par seconde.

M. Elisée Baux proposa en 1833 de conduire, au moyen d'un aqueduc, les eaux de l'embouchure de l'Huveaune à Marseille. Son projet ne fut pas accueilli par la commission d'enquête chargée de l'examiner.

Rien donc ne pouvait suppléer à l'exécution du canal de la Durance. C'est là qu'ont toujours tendu les efforts de ceux qui voulaient accroître les richesses et la prospérité de Marseille. De tous les moyens de l'enrichir et de la féconder, celui-là est le premier.

C'est une pensée très ancienne; elle est le résultat nécessaire de l'aridité de nos contrées et du besoin d'en corriger les funestes effets. Craponne, dont le nom est associé aux bienfaits que répand le canal qu'il a créé, avait aussi conçu cette *communication facile et en même temps bien utile* (1) entre la Durance et la mer. Il en fit, en 1555, le nivellement à la hauteur du rocher de Cante-Perdrix; soixante-quinze ans après, cette entreprise fut tentée par Peyresc, conseiller au parlement d'Aix. Il écrivit en Hollande pour appeler d'habiles ingénieurs; mais la contagion qui vint désoler la Provence et les troubles des *Cascaveoux* anéantirent les espérances qu'avaient fait concevoir les démarches de Peyresc.

Néanmoins le projet ne fut pas abandonné.

En 1660, il fut soumis à Louis XIV. Ce monarque, en parcourant la Provence, fut frappé de la nécessité d'un canal, résolut de l'exécuter et jeta les yeux sur Colomby, avocat de la ville d'Aix.

Le 2 octobre 1662, il lui adressa une commission dont je transcrirai quelques passages; ils font connaître l'importance et le besoin de ce canal, que l'on voulait néanmoins alors faire exclusivement pour la ville d'Aix, au grand détriment de la ville de Marseille qui aurait vu diriger les eaux dans l'étang de Berre.

» Louis, par la grâce de Dieu, etc., au sieur Colomby salut :
» ayant considéré, au dernier voyage que nous avons fait en notre
» pays de Provence, que notre ville d'Aix, qui est la capitale de
» la Provence, pourrait être mise au rang des plus belles villes
» de notre royaume, si elle avait une rivière ou une communica-
» tion avec la mer par quelque canal, par lequel on pût y apporter
» les choses qui y manquent, et remédier aussi aux *sécheresses*
» *qui surviennent presque tous les étés* au terroir de ladite ville et
» aux lieux circonvoisins, lesquelles causent l'infertilité des cam-
» pagnes, la mortalité des arbres, la perte des récoltes, la

(1) Lalande, canaux de navigation, chap. 7.

» cessation des moulins et autres grands inconvéniens ; outre que
» toutes les forêts d'alentour ayant été défrichées, on a peine
» d'avoir du bois pour l'usage de ladite ville ; à toutes lesquelles
» incommodités il seroit remédié, dérivant un canal de la rivière
» de Durance qui pût venir jusqu'à notre dite ville d'Aix, pour de
» là se jeter dans notre étang de Berre et avoir communication
» avec nos mers et autres de nos voisins ; lequel canal étant fait
» d'une largeur et profondeur suffisantes pour la navigation,
» pourroit fournir de l'eau pour tous les arrosages nécessaires,
» avec lesquels il seroit facile d'élever quantité d'arbres pour avoir
» du bois taillis, et suppléer au défaut des bois desdites forêts,
» même servir pour en recouvrer des lieux éloignés et causer
» d'autres biens et commodités innombrables à notre dite ville...
» nous vous avons commis et député, etc. »

Colomby entreprit aussitôt les travaux préliminaires. Aidé de connaissances étendues, inspiré par le désir d'être utile à son pays, il eut, en moins d'un an, dressé tous les plans et les présenta au mois de septembre 1663.

Mais le roi, occupé à exiger du Vatican une réparation éclatante de l'injure faite à son ambassadeur à Rome, et à protéger de ses troupes l'Allemagne menacée par les Ottomans, négligea ce projet qui l'avait d'abord séduit. Les ennemis du canal triomphèrent. Cependant la possibilité de l'exécution était démontrée ; c'était déjà un grand pas de fait : le chemin était tracé, il n'y avait plus qu'à le suivre.

Le vœu général était toujours dirigé vers ce but, et des personnes influentes ne cessaient de s'en occuper. Le maréchal de Vauban visita les localités, applaudit au projet et en annonça la prochaine exécution. *Messieurs*, dit-il, *je vais continuer ma tournée, mais je viendrai bientôt, et nous remuerons des terres*. La mort l'empêcha de remplir sa promesse.

En 1724, les procureurs du pays ou syndics de la province réunirent leurs efforts en faveur de cette mesure, dans laquelle alors on daigna comprendre Marseille. L'assesseur énuméra tous les avantages du canal après lequel *soupiraient depuis long-temps la Provence et surtout les villes d'Aix et Marseille*. Il ajoutait que les *autorités de la Provence seraient responsables au public, à leur patrie en particulier, et à la postérité de n'avoir pas profité des conjonctures favorables qu'offrait la paix.*

L'assemblée adressa une requête au roi. Après plusieurs années,

ses instances obtinrent enfin l'envoi des ingénieurs chargés d'opérer le nivellement.

Les explorations furent bientôt faites avec succès sur une longueur de 20,000 toises ; mais, arrivées au territoire de Rognes, la montagne du Jas-Blanc parut un obstacle invincible : le canal fut déclaré impraticable.

C'en était fait de ce projet. Le découragement s'était emparé de ses plus chauds partisans ; il eût été abandonné, sans doute, pour toujours, s'il ne se fût rencontré un homme d'un caractère ardent et opiniâtre, habile dans la science hydraulique, Floquet, (1733).

Il examine le travail des ingénieurs, appelle de leur jugement, prouve que le nivellement a été mal fait, indique d'ailleurs le moyen d'éviter la montagne, relève le projet et rend l'espoir à toute la Provence.

Floquet fixa la prise d'eau à Cante-Perdrix : son plan était plus étendu que celui dont on s'occupe aujourd'hui. Il voulait établir à Lambesc un point de partage, et diviser le canal en deux branches, dont l'une se serait dirigée vers le Rhône à Tarascon, et l'autre vers Marseille. C'était procurer à cette ville une communication navigable avec toute la France ; communication bien importante surtout pour les transports de la foire de Beaucaire ; on aurait pu alors se passer du canal d'Arles à Bouc : mais puisque celui-ci est achevé, on sent moins l'utilité de la branche projetée par Floquet.

Il publia ses plans, acheta les droits de la maison d'Oppéde qui, par lettres patentes de l'an 1507, avait obtenu la concession de ce canal.

Il forma une compagnie : 9,600 actions à 160 francs chacune furent crées pour réaliser un capital de 1,536,000 fr. Cette somme suffisait pour commencer les travaux ; on comptait, pour les continuer sur le produit des eaux, à mesure que le canal avancerait dans les terres ; déjà l'on s'était assuré de la vente de plus d'un million auprès de divers particuliers.

Malheureusement, les habitans qui voulaient le canal, quoique les plus nombreux, n'étaient pas les plus riches. Les grands propriétaires, croyant leurs intérêts menacés, refusèrent de seconder les efforts de Floquet ; on ne put placer que 7,010 actions. N'importe !..... la confiance était entière, les avantages évidens, on mit la main à l'œuvre.

Dès les premiers pas se présentaient de nombreuses difficultés ; elles furent surmontées : les ouvrages furent faits avec une solidité et une perfection qu'atteste encore l'état où ils sont aujourdhui. Une longueur de 3,700 mètres bientôt terminée , annonçait que l'entreprise serait conduite avec vigueur.

Tout à coup plusieurs intéressés se retirent, manquent à leurs engagemens ; dès-lors le projet est déprécié, et les travaux, commencés sous les plus heureux auspices, sont interrompus.

Floquet ne se décourage point ; il parvient à créer une nouvelle compagnie ; l'ancienne réclame ses droits ; on lui assure une indemnité de deux millions , mais l'une ne fut pas plus heureuse que l'autre.

Après beaucoup de démarches , de soins et de peines , il fallut recourir à une troisième compagnie

Le désir de voir terminer le canal était si vif, si général, que cette troisième compagnie put encore se former.

Mais Floquet affaibli par l'âge et, plus encore , par les travaux auxquels il s'était livré, fut obligé de céder ses droits , le 25 juin 1769 , à M. Deyssautier, commissaire de guerre. Il ne cessa pourtant point de s'occuper du canal , et crut avoir trouvé un moyen sûr de réunir les fonds nécessaires ; mais les Etats de Provence refusèrent de l'adopter.

Peu de temps après, il mourut, désespéré de n'avoir pu venir à bout d'une entreprise à laquelle il avait sacrifié sa fortune , son repos et trente-six années.

La Provence lui doit une éternelle reconnaissance ; les travaux commencés par lui devaient être tôt ou tard achevés ; suspendus , ils accusaient notre pays d'indolence et d'apathie.

M. Deyssautier, successeur de Floquet, voulut continuer ce qui était commencé ; il ne put surmonter les obstacles que lui suscitait l'ancienne compagnie ; car, ainsi que le remarque Linguet :

» Par un préjugé fâcheux , mais indestructible , on ne reprend
» plus l'ouvrage , parce que la compagnie ruinée , arrête par son
» privilége tous ceux qui voudraient continuer ce qu'elle ne peut
» faire ; elle reste fièrement immobile sur ses ruines , et son par-
» chemin est un épouvantail qui ne permet à personne d'en
» approcher.»

M. Deyssautier échoua.

En 1772 , une riche maison de Hollande , séduite par l'économie des devis de Floquet, envoya en Provence M. Van Septeten , major du génie.

Mais les travaux estimés primitivement à 4,168,149 fr., furent évalués à 9 millions ; on y renonça.

En 1776 une compagnie s'en occupa de nouveau : après cinq ans d'exploration, elle fit remettre au gouvernement les plans et devis d'après lesquels les dépenses étaient portées à 9,457,525 fr. Mais à cette époque le gouvernement était absorbé par la guerre d'Amérique. Les démarches de la compagnie n'eurent aucun résultat.

Ce projet fut encore traité et présenté au comité du commerce de l'assemblée législative par un Marseillais.

Mais bientôt les crimes qui souillèrent la révolution, couvrirent la France de deuil et de terreur. On était loin alors de pouvoir songer à une entreprise vaste et utile.

Il ne fut plus question du canal de Provence jusqu'en 1819. Alors M. Plagniol, ingénieur ordinaire du 2e arrondissement des Bouches-du-Rhône, présenta au conseil général du département un nouveau plan. Il séduisit par son économie ; mais basé sur de fausses conjectures et de faux calculs, il ne put résister à un examen approfondi, et l'auteur lui-même fut obligé de l'abandonner.

Pénétré des avantages de ce canal, le Conseil général du département, par délibération du 24 août 1821, chargea de l'examen du projet l'ingénieur en chef du département, M. Garella, qui s'empressa de visiter les lieux et reconnut la possibilité de l'exécution. Cependant l'opération marchait lentement, les travaux étaient même suspendus. Dans sa séance du 7 mai 1824, le conseil municipal prit une délibération ainsi conçue : « Le conseil municipal de la ville de Marseille, considérant que l'établissement du canal de Provence procurerait aux relations commerciales et à l'agriculture une extension et des développemens précieux,

» Délibère d'adresser au Conseil Général du département de pressantes sollicitations pour qu'il comprenne cet ouvrage important parmi les travaux les plus utiles dont il puisse délibérer ou provoquer l'exécution (1). »

Les études furent reprises au mois de juin 1824. Mais les fonds votés n'étaient point suffisans.

Dans la séance du conseil municipal du 8 septembre 1824, il fut donné lecture d'une lettre de M. le Préfet, annonçant que le Conseil Général, pénétré des grands avantages que devait procurer le canal de Provence, principalement à la ville de Marseille, avait alloué la somme de 3,000 fr. pour la levée des plans et dresser

(1) Registre des Délibérations.

les devis de cette grande entreprise, qu'il avait vu avec regret que l'état actuel des finances du département ne lui permît pas d'accorder une plus forte somme, et que vu l'urgence de terminer les opérations sur le terrain pour faciliter la formation des compagnies, il priait M. le Maire de prendre des mesures pour que dans le budget de la ville, exercice de 1825, il fût porté pour cet objet une somme de 5 à 6,000 fr.

Le conseil s'empressa d'accéder à cette demande.

Consulté en 1825 sur la quantité d'eau qu'il croyait devoir être demandée au canal par la ville et le territoire de Marseille, le conseil avait répondu, par sa délibération du 9 août, que la quantité qu'il présumait pouvoir être employée à l'irrigation des terres et aux autres usages de la ville, était de 65 moulans, savoir: cinq moulans pour l'usage des fontaines publiques et des concessionnaires particuliers des eaux de la ville, et soixante moulans à l'usage des propriétaires pour l'arrosement des terres du territoire de Marseille.

Cependant cette affaire ne marchait pas, elle sommeillait. Je commençais alors l'étude des intérêts publics de notre ville vers laquelle m'entraînait un penchant irrésistible. Je fus frappé des avantages que procurerait au pays ce canal que l'on considérait, pour ainsi dire, alors, comme un rêve. Je résolus de faire tous mes efforts pour appeler l'attention publique sur un projet d'où devaient naître tant de bienfaits. Je publiai en 1826 une brochure qui fut répandue à un grand nombre d'exemplaires, et où je m'exprimais ainsi :

» Il nous faut un canal....... tel est le vœu du département : c'est le cri du besoin, espérons qu'il sera entendu. Jeune encore, je me plais à voir dans un avenir peu éloigné ma patrie florissante, riche, telle, en un mot, que la fera la mesure que nous sollicitons. A ce tableau mes désirs s'enflamment; j'ose les exprimer, les adresser à mes concitoyens; trop heureux, si mon exemple peut conquérir à la cause du pays une voix plus éloquente, un défenseur de plus.

» Il nous faut un canal....., les résultats en seraient inappréciables.....»

» Quelles merveilleuses métamorphoses opéreraient les eaux de la Durance introduite dans notre sol aride !

» Dans ces lieux de plaisance où l'on ne peut se dérober au soleil qu'à l'ombre des murailles, s'élèveraient des arbres touffus

qui épureraient l'air, calmeraient les ardeurs de l'été ; de frais bosquets revêtiraient ces plaines dont la nudité afflige ; de majestueuses voûtes de verdure s'élèveraient au lieu des pâles arbustes qui ceignent nos avenues, de brillants jets d'eau surgiraient au milieu de ces parterres dont les fleurs languissent desséchées ; de belles et fécondes prairies couvriraient un sol maintenant sabloneux et improductif.......»

» Les amis de la prospérité de notre ville doivent désirer qu'on y établisse des manufactures. L'économie dans l'achat des matières premières, l'étendue des débouchés, tout en garantit le succès... Les capitaux, l'intelligence, les bras ne manqueraient pas.

» Que manque-t-il donc ?

» De l'eau.

» Comment s'en procurer?

» Par l'exécution du canal de Provence.... Les produits d'une vaste contrée triplés, quintuplés, un pays brûlé transformé en pays enchanté, tels en seront les résultats.

» Qu'il soit donc bientôt exécuté ce canal ! On dépense des millions pour enlever un village à l'ennemi, et l'on balancerait, quand il s'agit d'un département tout entier à conquérir sur la stérilité et la misère !

» N'en doutons point, nous obtiendrons ce canal ! Nous adresserons directement nos vœux au roi et aux chambres; et quel français repoussera un projet qui doit appeler dans une partie de la France la fécondité, l'industrie, la joie et la prospérité? »

Mes paroles trouvèrent de l'écho....., chacun demandait que l'on mît la main à l'œuvre. En 1826 et 1827 le Conseil Municipal vota de nouveaux fonds pour les études préparatoires et particulièrement pour la levée du plan autour du territoire de Marseille.

Par délibération du 25 avril 1827, le maire fut autorisé à recevoir les propositions des compagnies qui se présenteraient et à traiter avec elles du volume d'eau dont il pourrait convenir à la ville de s'assurer la jouissance,

Les plans dressés par M. Garella, ingénieur en chef du département, étaient terminés ; mais aucune compagnie ne se présentait pour les exécuter. Son canal, construit de manière à recevoir 33 mètres cubes d'eau par seconde, et 17 au moins à l'étiage, se développait sur une longueur de 214,931 mètres.

M. Bazin proposa un autre projet, offrant sur celui de M. Garella l'avantage de l'économie, mais ayant contre lui les chances

d'un percé fort considérable dans la montagne de Venelle. Son canal, qui devait arroser 38 communes, présentait un développement de 132,116 mètres. La prise et la cuvette étaient établies pour un débit de 24 mètres cubes d'eau par seconde au *maximum*, et 16 mètres cubes dans les plus basses eaux. Le chiffre des devis de M. Bazin était de 13,500,000 fr., à quoi il fallait ajouter pour rigoles de dérivation et pour fonds de réserve 4,500,000 fr. : Total 18,000,000 fr.

Le conseil municipal de Marseille accueillit favorablement ce projet. Pour assurer la formation d'une compagnie, il s'engagea, par une délibération du 22 mars 1834, à servir pendant six années, avec le concours de la Chambre de Commerce, un intérêt de 4 0/0 par an sur les sommes versées par les actionnaires, dans la proportion des deux tiers de ces sommes et jusqu'à concurrence de 18 millions. Le tiers restant devait être à la charge du département.

La ville s'obligeait, en outre, à acheter dix mille modules d'eau, au prix de 30 fr. le module, avec stipulation qu'elle serait remboursée de ses avances par un prélèvement de 1 0/0 sur les produits du canal, en tant que ce produit excèderait 5 0/0 du capital engagé.

Le Conseil Général du département refusa son concours à cette œuvre à laquelle Marseille offrait de contribuer directement pour les deux tiers et pour la moitié du tiers restant, par sa cote départementale.

Marseille comprit alors que désormais, pour se procurer l'eau dont elle avait besoin, elle n'avait plus à compter que sur ses propres ressources. Il était urgent de prendre un parti. L'été de 1834 fut d'une sécheresse déplorable. L'eau avait été retirée aux maisons, aux fabriques, aux usines, aux établissemens de bains. Il restait au plus 200 deniers, à répartir entre les hôpitaux, les casernes et les fontaines publiques. Chargé alors, en l'absence de M. Consolat, de l'administration municipale, je fis creuser sur nos principales places publiques, des puits auxquels des pompes furent appliquées. Je fus obligé d'envoyer une compagnie de soldats sur les bords de l'Huveaune, pour garder le mince filet d'eau que les propriétaires riverains, auxquels l'arrosage était interdit, disputaient chaque jour aux besoins publics.

Peu après le retour de M. Consolat, le Conseil municipal, sur la proposition de M. Arnavon, délibéra d'exécuter, aux frais de

la ville, un canal aussi direct que possible et à section réduite et pour les besoins spéciaux de Marseille. Un appel fut fait aux ingénieurs et aux entrepreneurs. Il fut entendu. M. Bazin fit de nouvelles propositions. M. Barrès-Dumolard soumit un projet de dérivation des eaux du Verdon, pour fournir à Marseille 6 mètres cubes d'eau par seconde, au prix de 16 millions. Le Conseil municipal eut à examiner quatre projets. Pour vérifier les plans, le concours d'hommes spéciaux était nécessaire. Le 24 mars 1836, le maire fut autorisé à demander deux ingénieurs à M. le Directeur-Général des Ponts-et-Chaussées. M. Kermaingant et M. de Montricher eurent mission d'examiner sur les lieux les projets présentés et de désigner le plus convenable. Cet examen les conduisit à proposer une ligne différente de celles qui avaient été présentées. Le résultat de leur travail fut le canal de Marseille que l'on exécute en ce moment.

L'avant-projet dressé par M. de Montricher, sous la direction de M. Kermaingant, fut adopté par le Conseil municipal, le 14 novembre 1836, et par le Conseil Général des Ponts-et-Chaussées, le 27 avril 1838.

La ville de Marseille fut autorisée par la loi du 4 juillet 1838, à ouvrir, à ses frais, un canal dérivé de la Durance et dont le débit ne devait pas excéder à l'époque des plus basses eaux 5 mètres 75 centim. par seconde; la loi du 7 août 1839 lui permit d'emprunter, pour cet objet, la somme de dix millions, avec publicité et concurrence, ou directement de la Caisse des dépôts et consignations, à un taux d'intérêt de 4 1/2 p. 0/0 au maximum.

Pour faire face à l'intérêt et à l'amortissement de cet emprunt, il a été établi une surtaxe sur les farines de 2 fr. 65 pour 100 kil. de farine blutée, — de 2 fr. 50 pour 100 kil. de farine non blutée, et de 2 fr. 80 pour 100 kil. de pain.

Les travaux ont été commencés en octobre 1838.

Avant d'arriver dans notre territoire, le canal traverse treize communes, savoir : le Puy-Sainte-Réparade, St-Estève, Rognes, la Roque-d'Anthéron, Charleval, Vernègues, Lambesc, Labarden, Lançon, Ventabren, Aix, Cabriès et les Pennes.

La longueur du canal depuis la prise jusqu'à son entrée dans le vallon de St-Antoine, près Marseille, est de 82,654 m. 30 cent; 67,020 m. 17 cent. sont à ciel ouvert, et 16,192 m. 18 cent. en galeries ou percés, dont le nombre est de 41.

Parmi ces souterrains, les plus longs sont celui de Notre-Da-

me (3,506 m.), — celui de l'Assassin (3,463 m.), — celui des Taillades (3,630 m.) Ce dernier présente les plus grandes difficultés à cause des masses d'eau inépuisables qu'on y a rencontrées. Les machines à vapeur employées jusqu'à ce jour ont été impuissantes. On en attend une d'Angleterre, de la force de 100 chevaux, qui élèvera 5 mètres cubes d'eau par minute, à la hauteur de 45 mètres.

On a été forcé d'abandonner les opérations au centre du souterrain et de réunir tous les efforts aux extrêmités, pour donner un écoulement naturel aux eaux.

Le nombre des ponts-aqueducs jusqu'à l'entrée sur le territoire de Marseille est de 16, d'une longueur totale de 721 m. 45 cent. Parmi ces aqueducs se trouve celui de Roquefavour, gigantesque monument, auquel rien ne peut se comparer de ce qui a été fait en ce genre jusqu'à ce jour, et qui rendra impérissable la gloire de Marseille et le nom de l'habile ingénieur qui en a conçu la pensée et en dirige l'exécution. Les trois arches superposées s'élèveront à 80 mètres, sur une longueur de 372 mètres. (Le Pont du Gard n'atteint que 47 mètres, la vallée qu'il traverse n'en a que 200).

La dépense des travaux (non compris le bassin de Marseille), a été évaluée à 11,658,200 fr., dont voici le détail :

Numéros.	DÉSIGNATION DES SECTIONS.	LONGUEUR.	Terrassems, Escarpemens souterrains et tranchées aux abords	Ouvrages d'art et murs de soutènement.	SOMMES à VALOIR.	TOTAUX
		Mètres.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
1	Section de la Prise	500	—	—	—	300,000
2	— du Puy-Ste-Réparade	7,450 90	67,737 82	105,497 62	26,764 56	200,000
3	— de Saint-Estève	7,194 69	219,024 85	225,842 40	55,132 75	500,000
4	— de la Roque	7,693 40	219,879 07	329,234 52	50,886 41	600,000
5	— de Charleval	5,597 55	83,002 84	64,500 64	17,496 52	165,000
6	— des Taillades	5,570	1,080,969 85	17,199 01	101,831 14	1,200,000
7	— de Valmousse	8,688	321,777 58	221,673 10	51,049 32	594,500
8	— de Caseneuve	7,385 78	550,434 94	168,667 91	68,997 15	788,100
9	— de Coudoux	7,610 82	300,159 12	214,948 96	50,491 92	565,60
10	— de Ventabren	5,728 80	185,952 27	76,267 28	37,780 45	300,00
11	— de Roquefavour	760	—	2,570,326 04	129,673 96	2,700,00
12	— de la Mérindole	8,131 95	398,895 73	221,756 97	66,347 30	687,00
13 et 14	— de l'Assassin et de N.-D.	10,342 41	1,975,909 79	117,582 62	254,507 62	2,308,00
	Puits des souterrains	—	—	—	—	350,00
	Indemnité de terrains	—	—	—	—	400,00
	TOTAUX	82,654 30	5,403,743 83	4,333,497 07	910,959 10	11,658,20

A l'exception du percé des Taillades, des économies ont été opérées sur toutes les parties de cet immense travail. Ces économies s'élevaient à 315,123 fr. au 31 décembre 1841. Ce fait honore M. de Montricher, et prouve la justesse de ses vues, l'habileté de sa direction et la sévérité de sa surveillance. C'est une bonne fortune pour notre Canal que le choix de cet ingénieur, qui unit à la vigueur de la jeunesse la maturité de l'expérience, l'autorité du talent et la foi dans son œuvre.

C'est une bonne fortune aussi que la présence de M. Consolat, à la tête de l'administration en de telles circonstances. M. Consolat, par la persévérance et l'activité de ses démarches à Paris, par l'énergique appui qu'il a donné à M. de Montricher, l'homme de son choix, par la vigoureuse impulsion imprimée à la partie administrative de l'œuvre, par la prompte solution de toutes les difficultés, par l'ordre et la lumière portés dans d'inextricables détails, par une sage et intelligente direction financière, a assuré le succès de cette grande et glorieuse entreprise.

C'est un titre éternel à la reconnaissance publique qu'il partage avec le Conseil municipal, dont le concours et la confiance ont dissipé tous les doutes, applani tous les obstacles.

CHAPITRE III.

PORT DE MARSEILLE.

Améliorations qu'il réclame. — Loi de 1839. — Entrée et sortie par tous les vents — Chemin de ceinture sous le Fort Saint-Jean. — *Rail-way* marin. — Bassins à épuisement.

Notre port n'était dans l'origine qu'une darse, une vallée fangeuse. Etienne de Bysance nous apprend que les Phocéens y creusèrent un port.

Jusqu'en 1511 il ne fut bordé que par un gravier ou grève. Ce fut alors que Louis XII ordonna de construire un quai au midi de la vieille ville. Ce quai, qui n'avait que quatre pans de large (un mètre) se trouvant trop étroit; on y ajouta, peu de temps après, des palissades (ce sont des parties de quai avançant dans le port au-delà de l'alignement).

En 1566, Charles IX fit construire le quai de Rive-Neuve avec des palissades.

Louis XIII, étant à Marseille en 1622, fit agrandir les quais de la vieille ville.

Ce besoin constant d'une plus grande surface de quai pour les opérations du commerce, prouve que ces opérations allaient s'agrandissant sous chaque règne.

Notre port, en effet, jouissait alors, comme aujourd'hui, comme dans tous les temps, d'une haute réputation parmi les navigateurs. Mathieu, historien du règne d'Henri IV, disait : que le port de Marseille était le premier du monde.

Néanmoins, il réclame depuis longtemps d'importantes améliorations, sans lesquelles il finirait par ne plus pouvoir rendre les services que le commerce de la France en attend. Citons les principales :

1° Assainissement des eaux du port.

2° Agrandissement du bassin.

3° Agrandissement des quais.

4° Augmentation de profondeur des eaux en certains endroits.

5° Faculté pour les navires de sortir par les vents du N. et du N.-O., et d'entrer par les vents du large (S.-E.).

6° Établissement d'une grande voie autre que celle de la rue d'Aix, pour les communications du port avec la route du nord.

7° *Rail-way* marin, câle de hallage, formes d'épuisement pour les réparations des navires à vapeur et autres.

Les deux premiers objets seront traités à part dans les paragraphes suivans. Le troisième et le quatrième seront obtenus par la loi de 1839, heureux effet de la sollicitude de M. Legrand pour tous nos ports de mer et particulièrement pour Marseille, dont l'encombrement le frappa à son dernier voyage en 1837. Notre population montra le prix qu'elle attachait à l'exécution de cette loi en offrant spontanément, par l'organe de sa Chambre de Commerce, d'y concourir pour 800,000 fr.

La faculté de sortir du port de Marseille et d'y entrer par tous les vents, serait sans doute précieuse pour le commerce et la navigation. Les vents favorables à la plupart des navires expédiés ne permettent pas de sortir du port, et ceux qui amènent à Marseille le plus grand nombre de navires ne permettent pas d'y entrer. On a proposé d'ouvrir une nouvelle passe au moyen d'un canal. On a proposé aussi des jetées et des brise-lames qui ont paru offrir plus d'inconvéniens que d'avantages. En attendant que cette passe, depuis si longtemps souhaitée, soit ouverte, le moyen le plus simple et le plus efficace parait être l'emploi d'un bateau à vapeur remorqueur.

Depuis 1838, la Chambre de commerce accorde à M. Henry Fraissinet une subvention annuelle de 10,000 fr., à charge par lui de tenir constamment à la disposition du commerce, un bateau à vapeur remorquant, au moins par an, 800 navires de 80 tx. et au-dessus. Le prixdu remorquage est débattu, mais il ne peut excéder 300 fr. pour un navire de 300 tx.et au-dessous ; et 1 fr. de plus par tonneau pour ceux d'une plus forte portée. Ce remorqueur a rendu en plusieurs circonstauces de grands services. Mais on s'accorde à reconnaître que sa puissance n'est point assez forte pour atteindre complètement le but.

L'insuffisance de la rue d'Aix pour les communications du port avec la route du nord, est démontrée par l'encombrement continuel de cette voie et par les graves accidens qui en résultent. Un chemin de ceinture qui, passant sous le fort Saint-Jean, irait rejoindre la grande route de Lyon, est le complément indispensable de la loi de 1839. Sans cela, nos quais si larges et si beaux ne seraient qu'un impasse dans la partie même où il importe le plus de leur ouvrir un débouché. (1)

Enfin, une des plus urgentes améliorations dont on puisse doter notre port est un *rail-way* marin, (2) ou cale de hallage et des bassins à épuisement ou formes sèches, pour la réparation des navires à vapeur. Ces navires ne pouvant être abattus sur leurs flancs, on est obligé de refaire leur carénage dans un bassin à épuisement, où des appareils les maintiennent debout. Dans toute la Méditerranée il n'y a que deux formes de radoub, que deux bassins à épuisement, et ils sont à Toulon la propriété du Gouvernement qui ne les prête au commerce que lorsqu'ils ne sont pas occupés par les navires de l'État (3).

En 1840, la Chambre de Commerce de Marseille avait conclu un traité avec Messieurs L. Bénet et Compagnie, qui, moyennant une subvention annuelle de 15,000 fr., s'étaient engagés à cons-

(1) Toutefois, l'exécution de ce chemin de ceinture ne devrait pas faire perdre de vue le projet d'un tunnel sous la rue d'Aix jusqu'à Saint-Lazare, proposé par M. Théophile Lagrange, projet ingénieux qui aurait l'immense avantage d'affranchir la circulation de pentes fort raides et de supprimer la moitié de l'encombrement.

(2). Il en sera établi un au nouveau chantier de construction du Pharo.

(3) Depuis que ceci a été écrit, les steamers du commerce ne sont plus reçus à Toulon. Ils ne peuvent se faire réparer qu'à la Seyne, où se trouve une cale fort incomplète.

truire dans le port de La Ciotat une cale de hallage à terre pour réparer à sec les navires à voile et spécialement les bateaux à vapeur.

Il est à regretter que le projet de M. Benet n'ait pu être exécuté. Au moment où le nombre des *steamers* s'accroît d'une manière si rapide, il importe au commerce d'avoir un moyen de les réparer plus sûr, plus prompt et moins précaire que celui qui résulte de la disponibilité accidentelle du bassin de Toulon. Il importe surtout à Marseille de n'être point devancée dans l'établissement d'une cale de hallage par l'un des ports étrangers de la Méditerranée, car alors elle perdrait une source précieuse de travail que procurerait le monopole des réparations des steamers, et peut-être elle perdrait aussi une partie de sa navigation à la vapeur.

Il est donc indispensable de donner à notre port un cale de hallage avec un nouveau bassin de carénage pour les bateaux à vapeur, car le bassin actuel, si exigu, est encombré dès que 3 ou 4 steamers y sont entrés, et pourtant ce n'est que là que l'on peut aujourd'hui poser leurs machines, leurs chaudières, et faire leurs réparations urgentes.

Deux choses surtout manquent à notre port, deux choses dont l'absence est chaque jour plus vivement sentie : la propreté et l'espace. Nous allons nous en occuper séparément.

§ Ier. — PROPRETÉ ET ASSAISISSEMENT DU PORT.

Anciens moyens de nettoyer le port. — Historique. — Prix proposés pour diminuer l'infection. — Curage. — Établissement d'une machine à vapeur. — Canal de ceinture. — Canal d'appel. — M. T. Lagrange. — M. Armand.

Autrefois les eaux du Jarret se jetaient dans le port. C'était une cause d'insalubrité et d'obstruction ; on les détourna.

Mais les eaux pluviales et les immondices de toute la ville continuèrent de se déverser dans le bassin ; elles en diminuaient la profondeur et en fesaient un foyer d'infection.

On chercha à prévenir ces graves inconvéniens par l'établissement de réservoirs, désignés, dans les actes du moyen-âge, sous le nom provençal de *barquiou*. Les eaux pluviales et les immondices s'y déposaient, et n'arrivaient plus dans le port : mais leur fréquent curage était une nouvelle cause d'infection, et d'ailleurs l'enlève-

ment des vases et autres matières qu'on en retirait, coûtait beaucoup plus que la même quantité retirée de l'intérieur du port. On fut obligé de renoncer à ces réservoirs.

Depuis, le curage du port a été le seul moyen employé pour nettoyer le bassin.

Sous Louis XIV ce curage coûtait 25,000 livres. Colbert écrivait à M. d'Oppède, intendant de la province : « il sera nécessaire de » faire travailler tout de bon les pontons destinez à ce curage, » n'y ayant rien de plus important dans la vue que le Roy a eue de » rétablir le commerce du Levant, que de rendre ledit port capa- » ble de recevoir et contenir toute sorte de vaisseaux. (1)

Ce curage produisit de bons résultats, car vingt ans après, le Maire et les échevins de Marseille écrivaient :

« L'emploi qui a été fait depuis 1669 jusqu'à présent des 25,000 » livres destinées pour être annuellement employées à cet usage, » a produit l'effet que Sa Majesté en pouvoit attendre. Le *port est* » *dans sa perfection*, on n'a plus besoin que de l'entretenir; joint » à cela, que par l'industrie des ouvriers, l'enlèvement de la vase » et gravier qui étoit affermé à 11 livres pour chaque *barquade*, » a été réduit dans le dernier bail à 6 livres 10 s.

En 1714, M. Desmarets, contrôleur des finances, écrivait à M. De Harlay, conseiller d'État, chargé de diriger une enquête sur les dépenses de la ville de Marseille :

« Dans les états qui m'ont été remis de toutes les dépenses ordi- » naires et extraordinaires de la ville de Marseille, il y a 25,000 » livres destinées pour le curage et entretien du port de cette » ville. Il paroît que pour fournir à cette dépense, il avait été » étably autrefois un demy pour cent de la valeur de toutes les » marchandises qui entroient dans le port; que lorsque ce droit a » été supprimé à l'occasion de l'affranchissement du port de Mar- » seille, en 1669, il fut ordonné qu'on prendroit à l'avenir 25,000 l. » sur les deniers du *cottimo*, ce qui a été exécuté jusques en 1685 » qu'on a rejeté cette dépense sur les fonds de la ville de Mar- » seille. On ne peut disconvenir qu'elle ne soit absolument né- » cessaire, mais il semble, 1° qu'elle pourroit être réduite présen- » tement que le port de Marseille est en bon état, et en second » lieu qu'elle devroit naturellement être supportée par la Chambre » de commerce, puisque c'est une dépense qui regarde le com-

(1) Bibl. du Roi, Mss 500.

» merce. A quoy on peut ajouter une considération que les revenus
» de la Chambre de commerce sont très-considérables, et que
» ceux de la ville sont tellement diminués qu'ils ne peuvent fournir
» les fonds nécessaires pour les dépenses indispensables. (1).

En effet, cette dépense ne tarda pas à être mise à la charge de la Chambre de commerce.

Cependant à mesure que la ville grandissait et que la population augmentait, l'encombrement et la saleté du port s'accroissaient.

En 1780 l'Académie et la Chambre de commerce proposèrent un prix à celui qui trouverait le moyen de prévenir cet encombrement et cette saleté.

Cet appel n'amena aucun résultat. Le mal que l'on voulait combattre fit de nouveaux progrès, et l'on fut obligé de consacrer au curage du port des sommes de plus en plus considérables. De 1786 à 1793, cette dépense s'élevait annuellement à 61,302 livres. (2).

Dans les désordres de la révolution, on négligea cet objet : notre port devint presque impraticable ; nous lisons dans les écrits du temps, que le 16 janvier 1802 une tartane, venue pour recevoir le cercueil du pontife Pie VI, mort à Valence, ne put approcher des quais. On fut obligé de se servir d'un *accon* qui éprouva la plus grande difficulté à approcher du quai de la Canebière.

En 1804, on vit des navires de moyenne portée échouer avec leur chargement sur la vase, en essayant de sortir du bassin pour prendre la mer.

En 1805, au moment où la misère (3), fruit de l'interruption du commerce, semblait devoir rendre le port presque inutile, on n'en déplorait pas moins l'état où il se trouvait.

Dans le cours de cette année, l'Académie proposa, de nouveau, un prix sur ce sujet.

Il fut remporté par M. Dedessuslamare, qui conseilla le rétablissement des anciens réservoirs ou barquious.

M. Desfougères, ingénieur en chef des Bouches-du-Rhône, proposa de placer devant l'embouchure de chaque égoût des caisses

(1) Lettre datée de Marly, du 1er mai 1714. Bibl. du Roi.

(2) La compagnie d'Afrique y contribuait pour 10,000 livres.

(3) Marseille si florissante, il y a vingt ans, écrivait alors M. Dedessuslamare, se trouve dans la plus grande désolation. Ses temples, ses rues sont jonchés de mendians. (*Mémoires de l'Académie.*)

de 10 mètres de longueur que l'on aurait enlevées à mesure qu'elles auraient été pleines.

Aucun de ces moyens ne fut adopté. On continua de curer le port. En 1809 on prélevait pour cet objet 63,701 fr. sur la caisse des droits du commerce ; en 1810, 38,625 fr.; en 1811, 21,234 francs; en 1813, 75,000 fr. (1)

On s'est servi jusqu'en 1835 de machines nommées *Marie-Salopes;* qui enlevaient les immondices avec beaucoup de lenteur. Depuis, une machine à vapeur fonctionne avec beaucoup plus de rapidité et d'énergie, elle sert non-seulement à enlever les immondices, mais encore à creuser le port.

Grâce à l'emploi de cette machine, l'enlèvement des vases ne présente plus de difficulté ; il ne s'agit plus que de purifier les eaux du bassin en y introduisant une plus grande quantité d'eau salée. C'est à cela que se sont attachés tous ceux qui ont recherché les moyens d'assainir notre port.

Ce qui produit la sécurité du bassin en produit aussi la malpropreté. Caché dans les terres, il ne communique avec le dehors que par une étroite passe. L'eau pure de la mer y arrive en trop faible quantité pour neutraliser les effets délétères et putrides des eaux qu'y jettent de nombreux égoûts.

Le Conseil municipal, frappé des inconvéniens et des dangers de cette situation, a adressé au gouvernement de vives plaintes et lui a demandé de s'occuper des moyens d'assainir le port. Une sorte de concours a été ouvert : dix à douze projets ont été présentés. Parmi ces projets, deux seulement ont été soumis aux formalités qui précèdent l'exécution des travaux d'utilité publique. L'un est un canal de ceinture destiné à recevoir les eaux des égoûts et à les conduire à la mer à droite et à gauche du port. L'autre, proposé par M. Théophile Lagrange, est un canal d'appel, animé par une machine à vapeur, et destiné à jeter à la mer, à droite du port seulement, par un courant lent, mais constant, les eaux sales du bassin et à les faire remplacer par les eaux propres de la gauche.

Le canal de ceinture a été reconnu parfaitement inefficace. La nécessité de lui ménager une pente, forcerait de l'établir à une certaine distance des quais. Il ne préviendrait donc pas l'écoule-

(1) Aujourd'hui l'on enlève du port 16,000 m. c. d'immondices, au moyen du bateau dragueur, à vapeur et 8,000 m. par les pontons à roues. Total : 24,000 m. c. à 2 fr. le m. c.

ment dans le port, de tous les égoûts placés hors de sa circonférence. Il laisserait l'eau du bassin dans son état de stagnation.

On a donc été amené à reconnaître que l'assainissement des eaux croupissantes du port ne pouvait résulter que de leur mélange incessant avec les eaux vives de la mer.

M. Plauche, directeur des *Annales Provençales d'Agriculture*, a développé cette idée dans une lettre écrite au *Sémaphore*, le 25 juillet 1838, désignant comme passage des eaux de la mer, les fossés du fort St-Jean.

M. Théophile Lagrange, on vient de le voir, a proposé de la réaliser par un canal d'appel de 1250 mètres de longueur, prenant naissance à l'extrêmité de la Darce vers la Canebière, et aspirant les eaux sur les points où elles sont le plus corrompues.

M. Desmonts est l'auteur d'un projet qui offrirait économie et facilité d'établissement et d'entretien. Il l'a décrit de la manière suivante dans une lettre publiée en avril 1839 :

« Je m'empare de la plus grande partie de la vague qui s'élève au-dessus du niveau du reste des eaux de la mer, et cela sans l'intermédiaire d'aucun agent mécanique ni de tout autre agent, sans soin aucun, ni surveillance quelconque.

» A cet effet, je construis presque sur le rivage, peu avant dans la mer, deux murs parallèles formant deux enceintes fermées à leurs extrêmités ; ici par exemple, pour le cas dont il s'agit, j'établis ces murs au pied du fort St.-Jean en longeant la Tourrette.

» Le premier de ces murs, celui qui est le plus avant dans la mer, a une hauteur peu au-dessus du niveau de la mer lors des plus basses eaux ; le dessus de ce mur forme un plan incliné du côté de la mer; et une jetée convenablement faite en talus, défend ledit mur.

» Le second mur, peu distant du premier, est élevé, au-dessus du niveau de la mer lors des plus hautes eaux; le dessus est également en plan incliné comme le précédent; en outre, il est percé à sa base de différentes ouvertures fermées par des soupapes jouant de dehors en dedans, qui mettent en communication la première enceinte ou l'entre-deux des deux murs avec la seconde enceinte fermée au-delà du second mur. Cette seconde enceinte est la naissance d'un canal conducteur qui passe dans le fossé du fort St-Jean, longe les quais et vient aboutir à l'extrêmité du bassin du port vers la Canebière.

» Ce canal conducteur est percé dans sa longueur de diverses

ouvertures aboutissant à différens endroits du port, et disposées de telle sorte, par leur plus ou moins grande élévation au-dessus du fond du canal, que l'ouverture la plus éloignée et par conséquent celle placée à l'extrêmité du bassin vers la Canebière, est celle dont l'action serait toujours la plus immédiate.

Le projet que M. Valtz, directeur de l'Observatoire de Marseille, a publié dans le volume de 1838, du Répertoire des travaux de la Société de Statistique, a quelques points de ressemblance avec celui de M. Desmonts. Après avoir proposé l'établissement de trois aqueducs ouvrant une communication souterraine entre le port et les anses de l'Ourse et de la Joliette, il conseille de recourir à la puissance d'impulsion et au rejaillissement des vagues par dessus une digue en enrochement, formant barrage à l'ouverture de l'anse de l'Ourse de 150 mètres de longueur, et s'élevant à 1 m. 50 au-dessus de la basse-mer. La masse d'eau qui entrerait dans ce réservoir, s'écoulerait dans le port avec la vitesse due à une pente de 1 m. 50, et suffirait au renouvellement de ses eaux : pour rendre l'assainissement plus complet, M. Valtz propose d'offrir en même tems un écoulement aux eaux infectes, et d'établir à l'anse de l'Ourse une machine à vapeur, élevant les eaux de la galerie venant du fond du port, à un mètre de hauteur à l'aide d'une roue à aube pour les rejeter dans la mer.

En 1842, M. Armand de Lyon a proposé de nouveaux moyens pour l'assainissement du port. Sûr de leur efficacité, il ne demande d'indemnité qu'après leur complète réussite. Voici en quoi ils consistent :

Il établit près du fort St.-Jean deux machines à vapeur de la force de 90 chevaux chacune, pour servir de moteur à des appareils pneumatiques, qui enlèveront cent mille mètres cubes d'eau par 24 heures et dont l'effet sera non seulement d'aspirer les eaux du bassin du port et du canal de la Douane, mais encore de les élever dans des récipients en fonte, pour forcer leur écoulement au lieu où elles doivent être transportées.

Il fait communiquer ces appareils pneumatiques avec le bassin du port et le canal de la Douane, au moyen de deux colonnes en fonte.

L'une de ces colonnes, de 50 centimètres de diamètre intérieur, sur une longueur de 295 m., a une prise d'eau dans ledit canal vers son milieu, en face de la rue Euthymènes, à un mètre audessous du niveau de la mer.

La deuxième colonne, d'un mètre de diamètre intérieur, sur une longueur de 1,053 m., a, dans le bassin du Port, neuf prises à 3 mètres au-dessous de la surface de l'eau.

La première se réunit à la seconde à l'angle du quai d'Orléans. Celle-ci arrive à l'emplacement du fort St-Jean, à une profondeur de 7 m. en contrebas des eaux.

Là, des appareils pneumatiques élèvent à la hauteur de 8 m. au-dessus du niveau de la mer, les eaux qui s'écouleront vers l'anse de la Joliette.

On voit que les projets et les plans ne manquent pas. Il est à désirer que le Gouvernement fasse un choix et mette un terme à l'infection toujours croissante de notre port, infection dont les effets pourraient agir d'une manière funeste sur la santé publique.

§ II. — AGRANDISSEMENT DU PORT.

Insuffisance du bassin reconnue par Vauban en 1701. — Son plan. — Projet d'agrandissement présenté en 1717 par M. Mazin. — En 1785 par M. de Morainville. — Opposition de la Chambre de commerce à l'élargissement des quais aux dépens du port. — Bassin de carénage. — Voyage de M. Legrand à Marseille. — Loi de 1839. — Nécessité d'un plus grand développement de quais et d'une plus grande surface d'eau. — Ports auxiliaires. — Avant-port, urgence des travaux. — Rapport de M. Deluil Martiny.

Le port de Marseille a une superficie de 27 hectares ; 900 à 1,000 bâtimens peuvent y stationner, mais ils n'y opèrent leur débarquement et leur chargement qu'avec une extrême lenteur, et des frais considérables. Entassés les uns sur les autres, ils ne peuvent, pour la plupart, approcher des quais, dont le développement n'est que de 1785 mètres.

Vauban fut frappé de l'insuffisance du bassin : « Tout, dit-il, » semble marquer un heureux accroissement de la ville de Marseil- » le et une augmentation de commerce considérable ; mais à me- » sure que son peuple remplira son enceinte et que son commerce » augmentera, son port diminuera par la trop grande quantité de » vaisseaux, et qui dès à présent le fait trouver trop petit. C'est un » cas où il se trouve et dont on se plaint déjà. »

En conséquence, il proposa l'établissement d'un avant-port, au moyen de deux jetées partant l'une du Pharo, l'autre de la Tourette. (1)

(1) Manuscrit de Vauban au pouvoir du comité des fortifications, intitulé : *Projet de Marseille*, 11 avril 1701. Page 249.

En 1717, M. Mazin, ingénieur du Roy, représenta à la Chambre de commerce : « qu'ayant fait un projet pour une nouvelle » darce à y pouvoir placer les galères du Roy et laisser libre aux » négocians l'ancien port, en sorte qu'on pourroit faire avec toute » sorte de commodité et de liberté le commerce, ce même projet » avoit été trouvé convenable et accepté par le conseil de marine, » de sorte que ledit conseil auroit écrit à la Chambre de contri- » buer en tout ce qui dépendroit d'elle à son exécution.... ; que » le Roy auroit consenti de donner le terrain du *Major* pour l'em- » placement de cette darce, qu'ainsy cet exemple de l'attention » de S. M. au bien de la ville de Marseille, lui faisoit espérer que » la Chambre entreroit dans cette affaire à proportion du bénéfice » que le commerce en recevroit, estimant, au moyen de ce, que » ladite Chambre devroit y contribuer pour quatre cent mille li- » vres. »

La Chambre refusa le concours qu'on lui demandait, « attendu le » grand dérangement du commerce qui fesoit qu'il ne sauroit sup- » porter aucune nouvelle charge, et qu'elle ne pouvoit payer le » courant des pensions des consuls du Levant et les intérêts des » emprunts qu'elle avoit été obligée de faire (1).

Dans son bureau du 14 décembre 1785, la Chambre prit lecture d'un mémoire présenté par M. de Morainville, proposant de faire une jetée à l'anse de l'Ourse pour diminuer les embarras du port.

La Chambre s'occupa encore de cet objet le 25 janvier 1786.

En l'an XIII, à peine remise des orages de la révolution, Marseille demandait une plus grande liberté pour les mouvemens de sa navigation. Elle demandait, par l'organe de sa Chambre de Commerce, le creusement d'un bassin de carénage d'après les plans de M. Defougères, et protestait en même temps contre le projet du même ingénieur d'agrandir les quais de la vieille ville en prenant 7 mètres sur le bassin dans toute sa longueur. Depuis, elle renouvela chaque année son opposition contre ce projet constamment repris par les ingénieurs (2), et abandonné seulement en 1820, époque

(1) Registre des délibérations n. 6. Page 283.

(2) En 1819 une ordonnance du Roi avait ordonné le retrécissement du port sur une longueur de 100 mètres à titre d'essai. M. N. Rolland, député de Marseille, ne pouvant parvenir jusqu'au Roi, s'adressa aux Princes de la famille Royale pour obtenir de leur intercession la révocation de cette ordonnance.

où l'on se décida enfin à faire aux quais des réparations, sans cesse ajournées, pendant cette longue lutte de seize ans.

En 1829, on entreprit le creusement du bassin de carénage ; mais ce bassin, qui, d'après le plan de M. de Fougères, devait contenir non seulement les navires à caréner, mais encore les bois flottans et les embarcations servant au transport des marchandises dans le port, a été exécuté dans des proportions excessivement réduites. En vain, la Chambre de Commerce demanda en 1836 et en 1838, avant son achèvement, qu'il fût agrandi de manière à contenir deux formes pour le radoub à sec des navires ; en vain proposa-t-elle de payer plus de la moitié de la dépense de cet agrandissement, évaluée 1,362,575 fr. Tout fut inutile, et l'on donna au commerce un bassin dont l'exiguité contraste avec la grandeur de ses besoins.

Le commerce, malgré son immense accroissement, est donc encore obligé de se mouvoir dans un port dont on déplorait l'insuffisance au dernier siècle et sous l'Empire.

Hâtons-nous de reconnaître que le Gouvernement et surtout M. Legrand, sous-secrétaire d'Etat au Ministère des travaux publics, font depuis quelques années les efforts les plus actifs pour faire cesser un état de choses si déplorable. Lorsque M. Legrand vint à Marseille, il fut témoin de l'encombrement de notre port et de nos quais. Il se hâta de demander un crédit de 8 millions pour les travaux les plus urgens. Cette demande fut accueillie avec froideur par la Chambre des Députés et surtout par sa commission, qui en proposa le rejet, tout en allouant en même temps sept millions pour Cette, trois millions pour La Rochelle, six millions pour le Havre. C'en était fait peut-être de cette importante proposition, si la Chambre de Commerce de Marseille ne s'était hâtée d'offrir de contribuer à la dépense pour 800,000 fr. Cette offre, qui réduisit l'allocation à 7,200,000 francs, en assura le vote, et Marseille put enfin être comprise dans la loi du 9 août 1839, accordant 40,660,000 fr. à divers ports, dont plusieurs ne rendent rien ou presque rien au Gouvernement. Cette loi est loin de satisfaire à tous nos besoins ; elle est, toutefois, une immense amélioration.

Le manque de profondeur du port vers le Sud rendait plusieurs parties des quais inaccessibles aux navires. Il y avait là une surface de 10,000 mètres carrés, suffisante au mouillage de 30 bâtimens, qui a été donnée au stationnement des navires. La mine a eu promptement raison du fond de rocher qui a résisté au dragage.

D'un autre côté, le défaut de largeur de nos quais dans la partie Nord empêchait la circulation des marchandises. La loi de 1839 a remédié encore à ce grave inconvénient.

Mais ce n'est point assez : ce qu'il faut au commerce, ce n'est point seulement la largeur des quais, c'est, plus encore, leur développement en longueur. A quoi bon des quais spacieux, si les navires ne peuvent en approcher? Quand ces quais seront terminés, les bâtimens en seront-ils moins sur six rangs, leurs mouvemens en seront-ils plus faciles? Le contraire aura lieu : on peut aujourd'hui les entasser devant des quais où ne se fait aucune opération; mais quand ces quais seront livrés au débarquement et à l'embarquement, on sera obligé de laisser, entre chaque bâtiment, un espace suffisant pour la circulation des chattes, accons, etc.; que fera-t-on des navires qui occupent aujourd'hui cet espace? On les rejetera au milieu du port, qui déjà se trouve si souvent impraticable.

Il y a donc nécessité absolue, urgente d'une plus grande surface d'eau entourée de quais.

En 1840, le Gouvernement proposa un port auxiliaire à la Joliette et un autre aux Catalans. Mais ces projets étaient conçus sur une trop petite échelle. On aurait pu creuser le vallon St-Lambert, qui fait suite à l'anse des Catalans, jusqu'au bassin de carénage, sur une longueur de 800 mètres et une largeur de 3 à 400 C'eût été là un beau plan dont on n'eût pu contester l'utilité. Au lieu de cela, on offrait deux petits ports qui divisèrent en deux camps les partisans de la nouvelle ville et ceux de la vieille ville. On perdit bien du temps en discussions passionnées.

L'année suivante, une enquête fut ouverte sur un avant-port devant la Tourette, au moyen de jetées et brise-lames. Ce projet fut adopté par les diverses commissions chargées de l'examiner, et notamment par une commission nautique. L'adhésion donnée à ce système par des juges éclairés et compétens, rassura l'opinion publique, qui demandait avec anxiété si les nouvelles jetées ne compliqueraient pas les difficultés de l'entrée du port; si ces ouvrages procureraient une station sûre, et empêcheraient l'action des vents sur les navires; si leur construction pourrait être solide et durable, et si, dans le cas contraire, leurs débris ne compromettraient pas la sécurité de la passe actuelle.

Plusieurs projets avaient été présentés. On donna généralement la préférence à celui de M. de Montluisant.

Mais son avant-port n'était autre chose qu'une rade. Il n'offrait

point au commerce ce dont il avait le plus grand besoin, un grand développement de quais. Pour y suppléer, on devait creuser un port auxiliaire à la Joliette.

La Chambre de Commerce déclara que ce port auxiliaire, offrant à la fois une surface d'eau et un périmètre de quais, répondait plus directement que l'avant-port aux besoins de la cité. Elle ajouta qu'elle verrait avec plaisir un port auxiliaire aux Catalans pour le stationnement des bateaux à vapeur.

En 1842, Messieurs Bernard et Rafeneau de Lille ont présenté de nouveaux plans, ayant sur les projets de 1841 l'avantage d'offrir des surfaces importantes de quai, pour les opérations commerciales.

Ils ont proposé, l'un et l'autre, d'établir, sous la Tourette, un port abrité par des jetées, servi par de vastes quais, au bord et au milieu même de ses eaux, dont la surface serait à peu près égale à celle du bassin actuel. Ils ont reconnu aussi l'utilité de l'anse des Catalans, pour le stationnement et la réparation des bateaux à vapeur. Ils l'unissent au port par un canal de communication.

Le port de la Tourette se lierait à l'ancien par la passe actuelle, qui serait commune à l'un et à l'autre, et par un canal sous le fort St-Jean.

Ce port a été adopté par la Commission d'enquête. On assure qu'il l'a été aussi par le Conseil des Ponts-et-Chaussées. Donc, sans discuter plus long-temps sur ce qu'il y aurait de mieux à faire, que l'on fasse enfin quelque chose. Le commerce étouffe faute d'espace, et se ruine en avaries, en frais, en perte de temps. L'état actuel est intolérable pour Marseille, humiliant pour la France.

Il a été parfaitement décrit par M. Deluil-Martiny, dans un rapport lu au Conseil municipal, le 15 septembre 1842. Nous ne pouvons mieux faire que de reproduire ses paroles :

« Il y a long-temps, dit-il, que l'on parle de l'insuffisance du Port ; il faut que l'administration sache à quel excès de gêne et de difficultés nous sommes maintenant réduits.

» Ainsi, nous dirons que nous sommes obligés à placer les navires du côté de Rive-Neuve sur deux, et dans certaines parties sur trois rangs, et du côté de la Vieille-Ville, sur quatre, cinq et même six rangs ; que ce beau bassin qui présente une étendue de 27 hectares est réduit, sur beaucoup de points, à la largeur d'un chenal pour le passage d'un seul navire ; que MM. les officiers du port sont quelquefois dans la nécessité d'interrompre la tournée

commencée dans leur canot, et de l'achever en passant d'un navire à l'autre.

» On le conçoit sans peine. Il entre dans le port de Marseille plus de 700 navires par mois. Chaque navire a au moins quatre mouvemens à faire, pour le stationnement, le déchargement, le radoub et le chargement, sans compter le cas presque constant où la cargaison se compose de plusieurs marchandises au débarquement desquelles des stations spéciales sont assignées. Ne comptons néanmoins que quatre mouvemens par navire grand ou petit; c'est presque trois mille mouvemens par mois, se croisant dans toutes les directions.

» Ajoutons que tous ces mouvemens ne sont pas répartis d'une manière égale sur tous les jours du mois. Les arrivages ont lieu principalement par certains vents. Au lieu de 25 navires, qui est le terme moyen des arrivages par jour, il s'en présentera à certains jours de l'année 50 et jusqu'à 80, pour entrer et prendre place dans un port déjà encombré.

» Qui n'a été témoin de la peine et du danger même qu'offrent l'entrée et la sortie du port dans ces jours où les vents d'E. ou de S.-E. ramènent tous les navires en retard, et de l'impossibilité de manœuvrer dans cette masse compacte?

» Faut-il être étonné qu'il ne se passe pas un jour de l'année, pas un seul, nous le disons d'après des renseignemens officiels, qu'il n'y ait dans notre port quelque avarie résultant du choc ou de la rencontre des navires? Les plus importantes vont alimenter les audiences du Tribunal de Commerce : le plus grand nombre, il est vrai, se concilie dans le cabinet de M. le capitaine du Port. Dans tous les cas, c'est une cause de perte et de dommage pour le commerce, c'est une preuve sans réplique de l'encombrement et de l'insuffisance de notre port.

» Aussi, les opérations de débarquement et d'embarquement sont lentes et coûteuses. Ce n'est rien que d'être privé de l'avantage de faire toutes ces opérations en plaçant le navire bord à quai et d'être obligé d'employer des embarcations pour recevoir ou porter les marchandises; le commerce doit encore subir de longs délais avant de pouvoir prendre place pour le débarquement. Nous avons constamment 600 navires qui chargent ou qui déchargent, et nous n'avons place le long des quais que pour 150 au plus, même après les diverses améliorations qui viennent d'être réalisées par le Gouvernement ou la Chambre de Commerce. Tous

ces chiffres sont encore officiels. Les plus modérés portent la durée moyenne de l'attente des navires pour être admis à quai, à dix jours ; d'autres la portent à un chiffre plus élevé. Mais ce n'est pas assez pour bien apprécier la portée de cette insuffisance. Ce n'est pas la moyenne qu'il faut voir, c'est la durée de l'attente dans le cas d'arrivages nombreux d'une même nature de marchandise. Plusieurs négocians assurent avoir attendu plus de 25 jours. Chaque station de débarquement étant occupée, il est impossible, même dans ces cas de presse, d'agrandir une station aux dépens des autres. Il est à la connaissance de ceux qui fréquentent le Tribunal de Commerce que, cette année, des armateurs ont été condamnés à payer des surestaries, non pas parce qu'ils n'étaient pas prêts à recevoir les marchandises, mais parce que le tour de rôle du navire n'était pas encore venu.

» Enfin, pourra-t-on croire que, dans plusieurs circonstances, il a fallu plus de temps à une embarcation pour aller du quai du Canal au bateau à vapeur, qu'il n'en avait fallu à ce bateau pour venir de l'embouchure du Rhône à Marseille, c'est-à-dire trois heures et demie ?

» Est-ce là une situation plus long-temps tolérable pour une place qui est faite pour le commerce, dont le commerce fait la prospérité et la vie et où il doit trouver toute satisfaction ? Est-ce là le moyen de s'assurer une large part dans les progrès du temps ? Et ne reconnaît-on pas de suite quel est le préjudice qui en résulte ?

» Nous n'avons pas parlé des bateaux à vapeur ; cette navigation prend toujours plus d'accroissement, sans que la navigation à voile éprouve la moindre diminution. Les bateaux à vapeur ont des exigences qu'il est impossible de satisfaire dans l'état actuel des choses. Il n'est pas possible de les isoler complétement ; ils sont rangés à la suite des autres navires. Les dangers qui peuvent en résulter effraient l'imagination.

. . . .

» Le Havre avait 6,000 mètres de quai. Il semble que le commerce devait s'y trouver à l'aise ; point du tout : ce n'a pas été suffisant. De vives plaintes se sont élevées sur la gêne des opérations commerciales, et le Gouvernement, cédant aux instances du commerce du Havre, fait prolonger en ce moment de 1,000 mètres le port Vauban, ce qui porte les quais à 8,000 mètres. Ce travail est sur le point d'être achevé. Quelle énorme différence avec

notre port qui n'a que 1,800 mètres de pourtour, dont seulement 1,200 à l'état de quais dont on puisse se servir.

» . . . . . Il y a constamment dans le port 600 navires au moins occupés à charger, ou à décharger ; c'est le chiffre donné par M. le Capitaine du Port. Ces 600 navires auraient besoin d'être, nous ne disons pas encore bord à quai, mais seulement perpendiculairement au quai.

» C'est la position la plus recherchée dans l'état actuel, parce qu'elle est la plus favorable au débarquement ou à l'embarquement.

» Voyez, en effet, les désavantages des navires du second ou du troisième rang.

» Ils manquent de quai, il faut le remplacer par des chates ; et ce quai mobile, il faut le payer : il faut mettre les marchandises du navire sur ces embarcations et enfin les transporter de là sur le quai ; tandis que ces trois opérations se réduisent à une pour les navires qui sont au premier rang : si la dépense est trois pour les uns, elle n'est que de un pour les autres. Il serait donc désirable que l'on pût placer tous les navires au premier rang contre le quai. Combien croyez-vous que l'on puisse en placer dans notre port sur les 600 qui chargent ou qui déchargent? 150 au plus ! c'est-à-dire, le quart de ce qu'il faudrait pouvoir y placer !

» Ces 150 navires occupent 1,200 mètres de quai ; pour placer les 600 navires, il faudrait donc 4,800 mètres ; et, nous l'avons déjà dit, notre port n'en a, dans tout son développement, que 1,800.

» Ce n'est pas tout : la position actuelle des navires à quai est-elle la meilleure? Évidemment, non. Le déchargement ne peut se faire que par le transport des marchandises sur des planches, ou ponts-volans ; tout se fait à force de bras. Le navire n'a pas devant lui une largeur de quais qui permette de ne pas entasser les marchandises débarquées, d'en faciliter l'enlèvement ; les marchandises restent plus long-temps exposées aux dégradations qu'occasionne le stationnement sur les quais. Tous ces inconvéniens disparaissent lorsque le navire est placé bord à quai ; la largeur du quai, qui est devant le navire, facilite les mouvemens de la marchandise ; l'emploi des grues devient possible ; il y a économie de main-d'œuvre et de frais.

» Nous n'avons pas besoin d'insister sur l'immense avantage et les heureuses conséquences de cette diminution des frais qui grèvent les marchandises.

» Il serait donc désirable de pouvoir placer les navires dans cette position avantageuse. C'est ici surtout que nous allons reconnaître l'insuffisance du port actuel. Il faut, à un navire bord à quai, 40 mètres au moins. Combien pourrions-nous en placer dans notre Port ? Il a 1,800 mètres de développement ; en supposant que tous nos quais pussent être utilisés, ce qui n'a pas lieu aujourd'hui, ce serait donc 45 navires qui seraient à l'aise, et il en faudrait placer 600 ! ce n'est pas le douzième.

» Les 600 navires exigeraient dans ce système 24,000 mètres de quai. On admet que le navire placé bord à quai met la moitié moins de temps à achever ses opérations ; cette rapidité permettrait de réduire les quais à 12,000 mètres ; et enfin supposons que les navires soient placés sur deux rangs, ce qui ets encore très gênant, parce que les marchandises du second rang doivent passer sur les navires du premier ; nous serons conduits, comme à une chose indispensable, au chiffre de 6,000 mètres.

» Nous comprenons maintenant les réclamations du Havre, alors que cette ville avait néanmoins 6,000 mètres de quai. Habitués à placer les navires bord à quai et à toutes les facilités et à l'économie que donne ce mode d'opérer, les négocians du Havre devaient regretter encore plus vivement la nécessité de placer leurs navires sur plus d'un rang.

» On dira que c'est de la théorie, que c'est vouloir atteindre une perfection chimérique. Mais cette théorie, c'est de la réalité ailleurs, c'est de la ralité au Havre ; c'est de la réalité surtout dans les grands ports commerciaux de l'Angleterre. Et nous ne voyons pas pourquoi, dans une place de commerce de l'importance de Marseille, tout ne serait pas établi dans les meilleures conditions possibles. Comment pourrons-nous lutter contre tant de concurrens, si ce n'est par la promptitude et l'économie des opérations ? S'il existe un mode de chargement et de déchargement plus expéditif, plus économique, pourquoi ne serions-nous pas mis à même d'en profiter ?

» Nos 600 navires bord à quai exigeraient 12,000 mètres de quai. Ce serait là, nous en convenons, le beau idéal, la perfection. Les localités ne nous permettent pas d'y atteindre. Mais du moins cherchons à en approcher le plus possible. »

En présence des pertes énormes qui résultent pour le commerce de la France de l'état actuel de notre bassin, le Gouvernement ne peut plus hésiter à demander aux Chambres les moyens d'y mettre un terme.

CHAPITRE IV.

PILOTES LAMANEURS.

Liberté sous l'ancien régime ; — Tentative pour établir un pilotage obligé en 1749 ; — En 1784 ; — Loi du 15 août 1792, et décret de 1806 ; — Plaintes du commerce contre l'institution des pilotes lamaneurs ; — Réglement ; — Réclamations ; — Résistance ; — Pilotes pratiques.

Sous l'ancien régime, le pilotage était exercé à Marseille par des patrons pêcheurs. Les capitaines marins étaient libres d'accepter ou de refuser leurs services.

En 1749, M. Sibon, capitaine du port de Marseille, proposa à la Chambre du Commerce d'établir six ou huit pilotes, pris parmi les anciens capitaines ou patrons, pour entrer les bâtimens dans le port, moyennant une rétribution obligatoire, qu'on les employât ou non. On aurait construit une maison sur l'Ile de Ratoneau pour les y loger.

La Chambre repoussa cette mesure comme inutile et impraticable. Cette taxe obligée lui paraissait d'ailleurs contraire aux immunités et franchises de Marseille. Elle regardait la manière dont les navires étrangers se fesaient piloter par des patrons pêcheurs, quand ils en avaient besoin, comme étant, *certainement*, la plus sûre et la plus commode. (1)

Le pilotage continua donc d'être libre.

En 1784, le Lieutenant de l'Amirauté saisit de nouveau la Chambre de cet objet et insista sur les avantages que présenterait l'établissement de pilotes lamaneurs. La Chambre nomma une commission qui rédigea un projet de réglement.

La loi du 15 août 1792 et le décret du 12 décembre 1806 ont autorisé l'établissement de pilotes dans les ports.

Le commerce de Marseille ne parut pas avoir à s'applaudir de cette institution. Voici ce que la Chambre de Commerce écrivait le 4 février 1823 à M. Corbière, Ministre de l'Intérieur.

» Depuis l'origine du commerce et de la navigation, tous les
» navires qui fesaient voile dans ce port, où toutes les côtes ordon-
» nent de toucher, se dirigeaient eux-mêmes, ou ils se conten-
» taient du secours et de l'aide de marins établis à Marseille,

(1) Bureau du 24 juillet 1749. Rég. des Délibérations.

» n'ayant d'autre science que celle qu'ils tenaient du temps et de
» l'expérience.

» Cependant le pilotage fut établi à Marseille.

» Les commencemens ne furent pas heureux, et le commerce
» vit avec étonnement que la navigation était marquée par plus
» de sinistres accidens qu'elle n'en avait éprouvé antérieurement
» à la nouvelle institution. »

En 1830 le nombre des pilotes de Marseille était fixé à 24, celui des aspirans pilotes à six. En 1836, le nombre des premiers a été porté à 32, celui des seconds à huit (1). Il y a, en outre, 12 patrons, 24 matelots, 12 mousses ; total : 88 personnes.

Le droit de pilotage est de 15 centimes par tonneau à l'entrée, et 10 centimes à la sortie, pour les bâtimens français ; les étrangers paient 30 cent. et 20 cent., à l'exception des espagnols, des américains, des brésiliens, des mexicains, qui sont traités comme français (2). Il en est de même des Anglais lorsqu'ils viennent des ports du Royaume-Uni et de ses possessions en Europe ou qu'ils s'y rendent directement.

Les navires de 80 tonneaux et au-dessous, ainsi que les bateaux à vapeur de construction française, sont exempts du droit de pilotage.

Les pilotes sont tenus d'avoir constamment douze bateaux, au moins, armés, stationnés sur les points ci-après :

1 à Carri, — 1 à Bouc, — 2 au Cap Cavaux, — 2 à Riou ou Maïré, les autres à l'entrée du port pour la sortie des navires ou pour la conduite de ceux venant de Pomègue à Marseille.

Il y a deux lignes d'opération pour le service du lamanage : la première à partir de Riou passant par Planier et aboutissant à Carri ; la seconde à partir de l'Ile de Maïré passant par le Cap Cavaux, l'Ile de Pomègue et aboutissant au Cap Méjean.

Le droit est acquis en entier lorsqu'un bâtiment est abordé par les pilotes lamaneurs en dehors de la première ligne.

Il est réduit aux trois quarts lorsqu'un bâtiment n'est abordé qu'entre la première et la deuxième ligne ; à moitié lorsque le navire n'est abordé qu'entre la deuxième ligne et le port.

La perception de ces droits donne lieu à de continuelles discussions et à de vives plaintes. Les capitaines français et étrangers de

(1) D'après un nouveau réglement, non encore approuvé, le nombre des pilotes et aspirans-pilotes doit être porté à 60.

(2) Depuis le nouveau mode de jauge qui a réduit le tonnage de 15 0/0, les droits ont été augmentés de 15 0/0.

la Méditerranée, qui, pour la plupart, fréquentent le port de Marseille depuis long-temps et en connaissent les abords aussi bien que les pilotes, ne peuvent concevoir qu'on leur fasse payer chèrement un service dont ils n'ont nul besoin. Ceux qui ne connaissent pas nos parages se plaignent de ne pas trouver de pilotes en cas de mauvais temps, c'est-à-dire quand le besoin s'en fait le plus sentir. Si un naufrage a lieu sur nos côtes, le capitaine ne manque pas de l'attribuer à l'absence des pilotes malgré ses signaux appuyés de coups de canon. D'autres se plaignent de ce que les bateaux ne sont pas assez forts, les pilotes pas assez nombreux.

Aussi le service du pilotage rencontre dans la marine française et étrangère une résistance vive et générale, une répulsion manifeste. Nous en trouvons la preuve dans les 175 condamnations prononcées en 1841 contre des capitaines récalcitrans. Jamais impôt n'excita plus de réclamations que celui du pilotage, impôt qui ne s'élève pas à moins de 200,000 fr. par an (1). Nous croyons que ce serait faire chose avantageuse au commerce que de l'affranchir d'une dépense qui lui est onéreuse et antipathique, et de remplacer les pilotes *lamaneurs* par des pilotes *pratiques* que la loi reconnaît, et dont les libres services stimulés par la concurrence et par l'appât du gain ne feraient pas défaut aux momens du danger. Nos patrons pêcheurs si nombreux reprendraient avec joie ce travail qu'ils regardaient autrefois comme leur patrimoine et comme une ressource précieuse. Nous pensons d'ailleurs, avec nos pères, que cette taxe obligée est contraire aux *immunités et franchises de Marseille*, et nous fesons des vœux pour sa suppression.

CHAPITRE V.

ENTREPÔT DU PROHIBÉ.

Inconvéniens du local actuel. — Exagération des droits de magasinage. — Tarif comparé. — Nécessité d'une réduction. — Proposition de la Chambre de Commerce. — Demande de l'érection d'un nouvel entrepôt.

Les marchandises prohibées destinées à la réexportation ou au transit, sont déposées dans un entrepôt spécial.

Une délibération du Conseil municipal du 22 décembre 1817, a

(1) La recette de 1842 s'est élevée à 190,589 fr.

affecté à cette destination le domaine dit de la *Miséricorde*, appartenant au bureau de Bienfaisance. Ce local est loin d'offrir au commerce, pour le mouvement et le stationnement des marchandises, les convenances matérielles qu'il est habitué à rencontrer dans ces sortes d'établissemens. L'accès en est difficile, les charrettes ne peuvent y entrer, la marchandise y souffre; c'est un local étroit, sale et délabré, indigne d'une grande cité. On a vu des parties considérables de marchandises y périr par suite de l'humidité des lieux. L'espace y est si retréci que les travailleurs, entassés les uns sur les autres, ne peuvent, sans danger, se servir des instrumens propres à ouvrir les colis. La circulation y est pénible et même périlleuse. Quelquefois le commerce ne peut y trouver place. Enfin, les choses sont à un tel point, que l'on peut dire avec raison que Marseille n'a pas d'entrepôt du prohibé. Et cependant quoi de plus nécessaire dans une ville obligée de lutter contre les Ports-Francs de l'Italie, dans une ville dont le principal commerce est le commerce d'entrepôt, et qui aspire à fournir aux habitans du littoral de la Méditerranée les objets de leurs consommations en produits francais et étrangers?

L'exiguité et l'incommodité ne sont pas les seuls inconvéniens de notre entrepôt du prohibé.

Son inconvénient le plus grave, contre lequel de justes plaintes ne cessent de s'élever, résulte de l'énormité des droits de magasinage. L'unanimité des réclamations éveilla en 1841 la sollicitude de la Chambre de commerce; elle écrivit au Ministre pour demander son intervention et lui démontrer l'exagération du tarif de l'entrepôt de Marseille. La preuve de cette exagération est dans le tableau suivant des tarifs qui régissent le Havre, Bordeaux, Nantes, Anvers et Marseille, exagération encore aggravée par la perception du droit par trimestre qui frappe plusieurs articles des plus importans, quelle que soit la durée du stationnement, ne fût-elle que de quelques minutes :

TARIF DES DROITS DE MAGASINAGE

des Marchandises prohibées dans les entrepôts ci-après :

MARCHANDISES.	LE HAVRE.		BORDEAUX.	NANTES.	ANVERS.	MARSEILLE.
	1er mois.	2me mois.	par mois.	par mois.	par mois.	
Tabac — le boucaut de 601 k. et au-dessus.	1 fr. 20	60 c.	75 c.	70 c.	10 c. les 100 k.	20 c. les 100 k. soit 1 20 le boucaut. (par mois.)
Tabac — » de 400 à 600 k.......	» 90	50	30	70	10 »	20 » 80 à 1 fr. 20 » (par mois.)
Tabac — le suron en ballot de 100 k.....	» 20	10	le suron 20 / la balle 30	10	15 »	20 c. par balle.
Guinées de l'Inde, la balle de 80 pièces.	» 80	60	75	80	25 »	Pour trois mois 1/4 p. 0/0, soit 2 50.
Rhum — la pipe de 80 veltes ou 600 litres.	1 »	50	60	70	12 c. les 100 l.	Par mois 60 c. les 100 l., soit 3 60 la pipe.
Rhum — la 1/2 id. de 40 v. ou 300 litres.	» 50	25	40	40	12 »	» 60 » 1 80 la 1/2 p.
Rhum — le 1/4 id. de 20 v. ou 150 litres.	» 25	15	25	25	12 »	» 60 » 90 le 1/4 p.
Cuirs tannés et ouvrés, la pièce......	» 05	02 1/2	05	03	15 c. les 100 k.	» 15 c. par cuir.
Fers — en gueuses, les 100 kil	» 05	02 1/2	05	04	04 »	» 15 les 100 kil.
Fers — en barres »	» 05	02 1/2	05	04	06 »	» 15 »
Chaînes en fer de toutes dimensions...	» 05	02 1/2	05	04	10 »	» 15 »
Verreries de toute nature, la caisse....	» 80	40	40	40	15 »	» 60 »
Cristaux » »	» 80	40	40	40	15 »	» 80 »
Draps et autres tissus en laine, coton, ou lin.....................	de 1 à 3 f. la balle suiv. la val.		40 à 75 c. la b.	40 à 50 c. la b.	25 »	Pour trois mois 3/8 p. 0/0 de la valeur.
Sucre raffiné, en caisses ou futailles..	15 c. les 100 kil.	07 1/2.	15 c. les 100 k.	1 fr. la futaille.	15 »	Pour un mois 40 c. les 100 kil.

La différence qui existe entre notre tarif et ceux des autres ports, démontre la nécessité d'une modification. Les intérêts commerciaux de notre place réclament impérieusement leur réduction, car, dans l'état, les autres entrepôts et surtout ceux des ports étrangers offrent une telle économie que la plupart des marchandises s'éloignent de Marseille pour se soustraire à un droit d'asile aussi onéreux.

Notre commerce de transit, surtout, atteint déjà de tant d'autres blessures, en éprouve un notable préjudice, préjudice qui retombe sur la France entière. Sans l'exagération de notre tarif, nous verrions affluer sur notre marché les tabacs, les rhums, les draps, les tissus, les fers, les cuirs ouvrés, les armes, la quincaillerie et une infinité d'articles qui prennent le plus souvent la route de Gênes, de Livourne et de Trieste.

Des maisons de Marseille ont renoncé au commerce de plusieurs objets prohibés destinés à la réexportation ou au transit, parce que le magasinage s'élevait bien au-delà du bénéfice que l'on pouvait espérer.

Une pareille aggravation paralyse les avantages de notre heureuse position. Marseille n'ouvre pas les portes de son entrepôt à la dixième partie des marchandises qui y seraient introduites, si, dans un intérêt bien entendu, les administrateurs de cet établissement se décidaient enfin à l'agrandir et à réduire leur tarif. Équilibrer les prix avec ceux des autres entrepôts, est une nécessité pressante. Chacun y gagnerait, nous n'en exceptons pas même le Bureau de Bienfaisance, dont les recettes s'accroîtraient par suite de l'augmentation considérable du nombre des objets déposés.

Il serait nécessaire aussi de substituer au magasinage par trimestre, le magasinage au mois, et d'affranchir de toute redevance les colis sortant de l'entrepôt le jour même de leur entrée.

La Chambre de commerce, pénétrée de la nécessité de cette réforme, avait demandé l'adoption du tarif suivant, basé sur la moyenne des autres tarifs :

TABACS..	en cigares, caisses, caissons ou barils.	02 c.	le kil.
	en poudre		
	en cordes, figues, hachés et carotés.	01	»
	en surons	15 c.	le suron.
	en balles	20 c.	la balle.
	en boucauts de 601 kil. au-dessus...	75 c.	le bouc.
	» de 400 à 600.......	50	»

Rhum...	en caisses ou paniers.............	30 c. l'un.
	en pipes de 80 veltes ou 600 litres..	70 c. la pipe.
	en 1/2 pipes de 40 veltes ou 300 litres	40 c. la 1/2 p.
	en 1/4 pipes de 20 veltes ou 150 litres	25 c. le 1/4 p.
Guinées en toiles de l'Inde, la balle de 80 pièces..		80 c. la balle.
Cuirs tannés ou ouvrés........................		15 c. les 100 k.
Chaines en fer de toute dimension.............		10 c. »
Fer....	en gueuses	05 c. »
	en barres	10 c. »
Verreries et Cristaux de toute nature.......		20 c. »
Sucre raffiné..	en pains.....................	20 c. »
	pilé........................	15 c. »
Draps et autres tissus de laine, coton ou lin...		50 c. »

Les droits sur les autres marchandises non spécifiées dans ce tarif se régleraient par analogie.

Jusqu'à présent, les démarches de la Chambre de Commerce et les plaintes unanimes des négocians, n'ont amené aucun résultat. Cependant Marseille ne peut toujours subir les graves préjudices qui éloignent de son marché de nombreuses et importantes transactions. Le déplacement du chantier de construction va laisser vacant sur nos quais un vaste et précieux terrain. Nous nous associons aux vœux qui ont été exprimés, de voir élever, sur cet emplacement, un entrepôt digne de la première ville maritime de France et régi par un tarif qui appelle la marchandise au lieu de la repousser. La Chambre de commerce paraît disposée à se charger de cette dépense, et son zèle pour les intérêts commerciaux de notre port est un sûr garant que le commerce trouverait dans cet édifice toutes les conditions désirables d'économie pour le magasinage, de facilité pour les mouvemens, et de bonne conservation pour les marchandises.

CHAPITRE VI.

BUREAU DE POSTE MARITIME.

Retards dans la distribution des lettres arrivées par mer.— Inconvéniens. — Demande d'un bureau de poste maritime.—Réponse du ministre.—Augmentation du nombre des facteurs.—Avantage d'un bureau spécial.

Depuis la promulgation de l'arrêté des Consuls du 19 germinal an X, ordonnant de déposer au bureau de la poste toutes les lettres venues des pays d'outre-mer ou écrites pour cette destination, le commerce de Marseille n'a cessé de se plaindre du retard apporté à la distribution des lettres arrivées par navires. Le 11 prairial an XI, la Chambre de Commerce écrivait au Ministre de l'Intérieur que deux jours suffisaient à peine au Bureau de la Poste pour effectuer cette distribution.

Dans une lettre du 15 nivôse an XIII, elle citait un navire dont les lettres n'avaient été remises à leur adresse que le cinquième jour après leur purification à la consigne de l'intendance sanitaire.

Aujourd'hui, ces retards, quoique bien moins longs, n'en excitent pas moins les plaintes du commerce. Il suffit quelquefois d'une heure pour faire manquer l'occasion d'un courrier ou le départ d'un paquebot, et dans ce cas, une heure équivaut à un retard de dix jours (1). Lorsque les lettres venues par mer ont été déposées au bureau de la poste, au lieu de les distribuer immédiatement, on attend l'arrivée du courrier de Paris, ou de Lyon, ou du Var, ou du Languedoc, afin de ne pas trop multiplier les distributions. Cette mesure est le résultat nécessaire de l'insuffisance du nombre des employés. Cette insuffisance, jointe à la multiplicité des arrivées, est la cause nécessaire de la lenteur apportée à la distribution des lettres venues par mer, lenteur qui peut compromettre le succès d'une opération commerciale.

Obligés de faire deux et parfois trois distributions par jour, les employés ne peuvent faire face au travail presque toujours inopiné qu'occasionnent les bateaux à vapeur.

(1) L'arrivée des paquebots du Levant a lieu souvent les jours de départ; si les lettres étaient remises immédiatement on pourrait répondre le même jour au lieu d'attendre la décade suivante.

Les lettres apportées par les paquebots, surtout celles du Levant, qui, plus que les autres, excitent l'intérêt, ne sont quelquefois distribuées que le lendemain de leur arrivée, au grand mécontentement de la population qui s'étonne à bon droit que le gouvernement après s'être imposé des frais considérables pour accélérer la correspondance avec l'Orient, recule devant une légère dépense, indispensable pour compléter le service et en assurer les avantages. Chacun demande l'établissement d'un bureau spécial qui, dès l'arrivée des paquebots, puisse recevoir les lettres, en faire le triage et les remettre aux personnes qui se présenteront. Après un délai fixé, les lettres non réclamées seraient portées au bureau central pour être comprises dans la distribution ordinaire. Ce service n'exigerait qu'un faible personnel. Le nombre des bateaux à vapeur qui s'accroît chaque année, le rend de plus en plus nécessaire.

La demande en fut faite en 1839 au Ministre de Finances, qui répondit que l'établissement d'un bureau de poste maritime ne ferait pas cesser les retards signalés, attendu que la constitution de ces sortes de bureaux ne permettrait pas de s'y occuper de la distribution des lettres qui devraient toujours être portées au bureau principal. L'administration pensait que la meilleure mesure à prendre pour accélérer la remise des correspondances d'outre-mer, serait d'augmenter à Marseille le nombre des facteurs, dans une proportion qui permît de faire dans la journée trois ou quatre distributions au lieu de deux. Le Ministre des Finances ajoutait qu'on s'occupait de cette amélioration, qui n'avait été différée que faute de fonds disponibles, mais qu'une création de facteurs devait avoir lieu en 1840, et que cette mesure ferait cesser l'inconvénient dont se plaignait le commerce de Marseille.

Malgré cette assurance, le nombre des facteurs n'a pas été augmenté, et l'eût-il été, le retard dans la distribution des lettres venues par mer, eût toujours été à peu près le même, attendu que ce retard est occasionné par le long laps de temps nécessaire pour le dépouillement de plusieurs courriers à la fois.

Les employés du bureau des postes font tout ce qu'il est humainement possible de faire pour remplir leur devoir. Le public, loin de porter aucune plainte contre eux, reconnaît que le service auquel ils sont assujétis est extrêmement pénible et que l'on ne peut exiger davantage.

Voilà pourquoi on demande un nouveau bureau plutôt que de nouveaux facteurs.

Sans doute, l'augmentation du nombre des facteurs serait en général d'une évidente utilité ; mais dans le cas particulier qui nous occupe, elle ne mettrait pas un terme aux plaintes du commerce, justement jaloux d'être mis immédiatement en possession de sa correspondance d'outre-mer. La mesure qu'il sollicite est des plus simples et des plus faciles ; elle ne saurait être refusée, car elle n'accroîtrait pas sensiblement les dépenses de l'administration et en simplifierait le travail. Il suffirait, nous l'avons dit, d'ordonner le dépôt des lettres d'outre-mer dans un bureau spécial où on irait les réclamer.

CHAPITRE VII.

AMÉLIORATIONS MORALES.

Suppression du *jeu* sur les marchandises à livrer.—Différence entre le commerce normal et le jeu.—Nécessité d'une probité sévère dans toutes les transactions.—Tarifs uniformes pour toutes les opérations de commerce.—Poids et mesures.—Formation des équipages.—Esprit d'association.

J'ai parlé des améliorations matérielles que réclame le commerce de Marseille ; qu'il me soit permis de parler aussi des améliorations morales, de celles qui importent le plus au maintien de la confiance et de la considération dont il jouit au dehors.

Au premier rang de ces améliorations, je place la suppression du *jeu* pallié du nom de *ventes à livrer*. Sans doute le fabricant qui a besoin d'un produit pour une époque fixée, et le négociant qui est assuré de recevoir ce produit, peuvent conclure un marché. Mais que dire de ceux qui vendent ce qu'ils n'auront jamais, ou qui achètent ce qui ne leur sera jamais livré, sauf à payer la différence entre le prix convenu et le prix réel ? Ce n'est point là une opération sérieusement commerciale, c'est un pari, c'est un jeu qui, poussé à un certain point, compromet la réputation, le crédit et souvent la fortune de celui qui s'y livre.

Autant le commerce est utile et honorable, autant le jeu est funeste. Le commerce normal enrichit les deux parties contractantes ; le jeu ruine l'une des deux. Le commerce achète la marchandise là où elle est abondante, pour la porter là où elle manque. Prendre une denrée où elle vaut 50 fr. pour la vendre là où elle en vaut

60, c'est créer une valeur de 10 f. Cette création de valeur multipliée des millions de fois, répand le bien-être sur une foule de points. Le commerce, en agissant ainsi, accomplit une salutaire et féconde mission. Il rend service à celui qui produit et qui a besoin de vendre comme à celui qui consomme et a besoin d'acheter. Il rend service au laboureur qui récolte ; au marin et au roulier qui transportent; au portefaix, à l'ouvrier qui manipulent; au manufacturier qui met en œuvre ; au consommateur qui satisfait à ses besoins ou augmente ses jouissances. L'homme ainsi enrichi par le commerce, est digne d'estime ; sa richesse n'a rien coûté à personne ; au contraire, en travaillant à élever sa position, il a amélioré celle d'une foule d'individus ; quelquefois même il a accru la richesse d'un pays. C'est ce qui explique la considération qui s'attache, en général, à la fortune. Certains moralistes voient dans ce respect pour la richesse une disposition mauvaise. C'est une erreur: s'ils étudient avec soin l'opinion publique, ils verront qu'elle est sévère pour les fortunes mal acquises, bienveillante seulement pour celles qui sont fondées sur des opérations licites. L'homme enrichi lentement par un commerce régulier, se recommande toujours par quelques qualités; sa vie a été fructueuse pour tous. Le banquier qui consacre ses capitaux à soutenir et développer les transactions ; le commerçant qui alimente le travail par les marchandises qu'il fait venir du dehors ou qu'il expédie au loin, le manufacturier qui occupe des milliers de bras, ont certes le droit de profiter des immenses *créations de valeurs*, fruit de leurs industries. Car s'ils ont gagné par les autres, tous ont gagné par eux. Peut-on en dire autant de ceux qui *jouent* ou *parient* à la hausse et à la baisse? Non, assurément. L'homme qui gagne cent mille francs par ce moyen sait que cet argent sort de la caisse de celui qui a parié avec lui; que cette perte va peut-être entraîner la chûte d'un homme imprudent, compromettre son avenir, celui d'une nombreuse famille réduite à la misère. La fortune ainsi acquise peut-elle laisser en repos la conscience de celui qui en jouit? non. La morale pas plus que la loi n'admettent ces opérations où le gain de l'un est toujours la ruine de l'autre ?

Puisse l'opinion publique flétrir le *jeu*. Cela importe, je le répète, au maintien du crédit et de la confiance qu'inspire notre place.

Veillons avec soin pour prévenir ou empêcher tout ce qui pourrait ternir cette vieille et honorable réputation du commerce marseillais.

Faisons en sorte qu'aucun acte de déloyauté, qu'aucun abus de confiance, qu'aucune fraude ne se commettent sans être signalés et réprimés. Je pourrais citer des faits repréhensibles qui ont été dénoncés à la Chambre de Commerce de Marseille par des Chambres de Commerce d'autres villes de France. Sans doute ces faits surgissent dans toutes les places de commerce indistinctement; sans doute, à Marseille, ils ne peuvent être attribués qu'à un très petit nombre d'individus, mais les conséquences en sont funestes pour tous; elles rejallissent sur la ville entière. C'est une arme dont s'empare la jalousie des places rivales pour attaquer la bonne renommée de Marseille. Cinq mille négocians probes et loyaux souffrent de la faute de quelques-uns.

Attachons-nous à rendre nos rapports avec l'étranger non seulement honorables, mais faciles. Pour cela, établissons de l'uniformité dans nos poids, dans nos mesures, dans nos tares, dans nos escomptes, dans la fixation du tonneau de frêt (1), enfin dans tous nos usages commerciaux; que tout soit réglé et fixé par des tarifs publics et authentiques. Les poids et mesures basés sur le calcul décimal sont connus de tout l'univers. Adoptons-les complètement. Gardons-nous des vieilles dénominations spéciales à Marseille. Que l'étranger puisse connaître, suivre et calculer aisément tous les genres d'opérations sur notre place. Sa confiance en augmentera et par suite ses transactions.

Dans l'intérêt de notre commerce lointain, les armateurs et les capitaines ne sauraient apporter trop de soins à la formation de leurs équipages. Afin de mieux assurer encore la discipline à bord des navires, il serait nécessaire de décerner des récompenses aux marins signalés par des actes honorables ou utiles, ou par leur bonne conduite; et d'établir un tribunal maritime, spécialement chargé de juger et de punir les délits commis en mer.

Développons surtout, si nous voulons agrandir les destinées de notre ville, développons l'esprit d'association. Etouffons son ennemi mortel, l'esprit d'antagonisme qui naît et s'agite à l'apparition de tout grand projet. Au lieu de nous diviser et de nous isoler, unissons-nous pour être forts. Unissons nos capitaux pour leur faire enfanter de grandes choses. Est-ce que Marseille ne devrait pas avoir déjà formé une association au capital de 5 à 6

(1) Sur la demande de la Chambre de Commerce, le Syndicat des courtiers a rédigé sur ce sujet un travail qui sera bientôt publié et mettra un terme à de nombreuses contestations.

millions pour exploiter le commerce de la Chine et de l'Inde, où elle s'était posée autrefois avec honneur ? La France n'a-t-elle pas le droit de demander compte à son premier port de mer des débouchés que ses armateurs pourraient ouvrir à ses produits en Perse, en Abyssinie, en Amérique, en Afrique, dans la Nouvelle-Hollande, partout enfin où les nations rivales font flotter leur pavillon? Si les capitaux marseillais ne suffisent pas à de nouvelles et grandes entreprises, faisons un appel aux capitaux de toute la France. Dans tous les pays qui ont une marine, l'esprit d'association s'est porté du côté des spéculations navales ; de puissans capitaux se sont concentrés pour favoriser l'essor de la navigation marchande, qui, malgré les bénéfices considérables qu'elle rapporte, malgré le rang élevé qu'elle occupe parmi les grands intérêts de l'Etat, ne réclame pas moins pour se développer, un énergique concours, à cause des avances qu'elle exige et des périls qu'elle affronte. Ce n'est pas seulement en Angleterre que des sociétés se sont formées pour encourager la navigation nationale ; la Société de Commerce des Pays-Bas, constituée au capital de 100 millions de florins pour animer les relations avec les colonies, la Société Royale de Prusse, fondée dans le même esprit avec le concours du Gouvernement, l'exemple que nous donnent la Belgique, les villes Anséatiques, Trieste (1) ; ce sont là des faits sur lesquels nous appelons hautement l'attention. La nature a beaucoup fait sans doute pour la prospérité navale de Marseille, mais il ne faut pas espérer que les efforts isolés de nos armateurs puissent lutter long-temps avec quelque chance de succès contre les puissantes compagnies qui se forment de toutes parts à l'étranger. Les intérêts de la politique aussi bien que ceux de l'industrie française ne nous permettent pas de rester en arrière sous ce rapport.

(1) Une association se forme dans cette ville pour l'exploitation du commerce de l'Inde par l'Isthme de Suez. Trieste sait qu'autrefois Venise fut le port du commerce européen avec les Indes. Héritière de la reine de l'Adriatique, elle fera tous ses efforts pour enlever à Marseille le passage des voyageurs et des marchandises entre l'Europe et l'Océan indien.

CHAPITRE VIII.

RÉSUMÉ DE CE QUE DEMANDE L'INTÉRÊT DE MARSEILLE.

Maintien de la paix. — Puissance navale. — Marine à la vapeur. — Unions commerciales. — Loyauté dans les transactions. — Diminution dans les frais. — Portefaix. — Docks. — Entrepôt fictif. — Agrandissement du Port. — Améliorations morales. — Colonisation de l'Algérie. — Réduction de tarifs. — Quarantaines. — Transit. — Cours du Rhône. — Chemins de fer. — Marseille lutte contre l'étranger au profit de la France. — Commerce de l'Orient. — De l'Inde. — De l'Amérique. — Sucres étrangers. — Cabotage. — Mesures en faveur de nos diverses branches de commerce et d'industrie. — Enseignement. — Travaux publics. — Consuls. — Encouragemens. — Esprit d'association. — Confiance des étrangers. — Conclusion.

Résumons succinctement ce qui a été dit dans le cours de cet ouvrage sur les moyens d'assurer et de développer la prospérité de Marseille.

Son premier besoin, la première et peut-être l'unique source de sa richesse, c'est le maintien de la paix. La paix au dehors, l'ordre au dedans, ont ouvert à son commerce depuis 1814 une carrière où il n'a cessé, où il ne cessera de faire des progrès jusqu'à ce que la guerre y mette un terme fatal.

Pour garantir cette paix, pour donner au commerce protection et sécurité dans de lointains parages, il faut que la France soit forte sur les mers. La puissance navale d'un pays est une condition essentielle des progrès de son commerce extérieur. Nous applaudirons donc à tout ce qui pourra contribuer à l'accroissement de notre marine. Le pouvoir doit sa sollicitude et ses encouragemens aux mesures tentées pour former une population maritime nombreuse et exercée ; il ne saurait trop favoriser et multiplier les écoles de mousses et novices.

La navigation à la vapeur doit rajeunir et modifier les forces nationales. Il importe à l'avenir du pays de la perfectionner et de la développer. C'est faire acte de haute intelligence que de fonder de nombreux services de bateaux à vapeur, non seulement avec les ports de la Méditerranée, mais avec ceux de l'Océan Indien, de l'Atlantique, etc. Etendons le cercle de nos relations commerciales, offrons des débouchés aux produits des autres contrées, afin qu'à leur tour elles puissent consommer les nôtres. Unissons-nous intimément avec les pays voisins. Faisons au midi de l'Europe ce que

la Prusse a fait en Allemagne. Qu'une grande confédération commerciale renverse les barrières de douanes qui nous séparent de la Belgique, de la Suisse, de la Sardaigne et de l'Espagne.

Donnons, au dehors, à la France une haute renommée de probité et d'habileté. Inspirons à tous la confiance. Veillons à la qualité des produits exportés ; que la franchise et la loyauté président à tous nos échanges.

Ouvrons notre port au commerce du monde ; convions-y les étrangers, comme disait Colbert; qu'ils y trouvent toujours une immunité complète de droits de navigation ; réduisons les frais qui grèvent ses mouvemens ; élevons de vastes docks qui seuls pourront rendre à notre port son antique franchise, et qui, en diminuant les dépenses de manutention et de stationnement, détruiront le monopole des portefaix (1).

En attendant cette amélioration, il est nécessaire d'élargir autant que possible notre système d'entrepôt fictif, pour diminuer les dépenses dont on se plaint et les lenteurs qui sont aussi des dépenses ; donnons au commerce des surfaces d'eau, des développemens de

(1) Ce monopole a de tout temps pesé sur le commerce de Marseille. Les archives de la Chambre de Commerce gardent les traces des plaintes qu'il excitait au dernier siècle. Un sieur G. Maurin comparut à la séance du 21 janvier 1717, et représenta que : *depuis quelque temps les prieurs du corps des gagne-deniers ou porte-faix luy auroient fait saisir chez luy les pieds de chèvre dont il se servoit dans sa fabrique pour reconnoitre quelquefois par satisfaction le poids de ses marchandises sous prétexte qu'il auroit contrevenu à leurs statuts.* La Chambre crut devoir intervenir au nom du commerce dans le procès qui s'en suivit. (Rég. des Délib. nº 6, pages 277, 354, 409.) Aujourd'hui, le commerce se plaint encore du monopole des porte-faix, mais il croit à tort que c'est à l'autorité de l'en affranchir. Aucun arrêté n'oblige les négocians à employer sur les quais les porte-faix de Saint-Pierre. Chacun est libre d'y faire travailler des ouvriers de son choix ; et si ceux-ci étaient troublés ou menacés, l'autorité judiciaire, aidée au besoin par l'autorité militaire, ne manquerait pas d'arrêter et de punir ceux qui se rendraient coupables de coups et de menaces. L'administration ne peut que laisser au commerce la faculté de choisir ses agens et donner à ceux-ci la protection due à tout le monde. C'est la seule conduite que la loi et la prudence commandent. Intervenir dans la fixation d'un tarif, même pour le réduire, ce serait reconnaître l'existence légale de la corporation (qui n'est reconnue que comme association de bienfaisance) et se créer d'inextricables embarras. Un tarif rationnel et généralement favorable est impossible, parce qu'il ne peut prévoir tous les cas. Appliqué à un seul colis il sera toujours modéré, à une cargaison, toujours onéreux. Le Maire d'Avignon, en réglant le service des portefaix du port, a pu satisfaire les voyageurs, mais non le commerce quelquefois obligé d'employer à ses travaux les soldats de la garnison, à cause des dépenses énormes qu'entraîne l'application du tarif sur une large échelle.

quais et partant plus de facilité et de rapidité dans les opérations (1). Il est honteux pour une grande nation que son premier port soit dans l'état où nous voyons celui de Marseille. Ne cessons de répéter que c'est agir sans prévoyance que d'éparpiller les ressources publiques sur une foule de ports secondaires, au lieu de les concentrer sur quelques points principaux, comme faisait Louis XIV, dont le noble orgueil voulait donner à l'étranger une haute idée de la grandeur et de la puissance commerciale de la France.

A côté des améliorations matérielles marchent les améliorations morales. On pourrait par de sages lois diminuer le nombre des faillites et ajouter à la moralité des classes commerçantes, comme on a ajouté par la fondation des caisses d'épargnes à la moralité des classes ouvrières. La suppression du *jeu* sur les marchandises à livrer est nécessaire au maintien du crédit et de la considération du commerce marseillais.

Que la France applique à ses conquêtes en Afrique un vaste système de colonisation. La gloire et la prospérité nationales seront le prix de ses efforts. L'intérêt de Marseille se lie ici, comme toujours, à l'intérêt général.

Que le gouvernement se préoccupe un peu moins des obsessions de quelques grands producteurs et un peu plus des intérêts de la masse des consommateurs qui souffrent du haut prix d'une foule d'objets de première nécessité ; qu'il abaisse notamment les droits sur les bestiaux et les fers. Il pourrait atténuer les causes de la cherté relative de notre navigation en supprimant les droits établis sur toutes les matières employées dans les constructions navales.

Les quarantaines sont pour la navigation une entrave et une dépense que l'Intendance Sanitaire de Marseille s'attache avec persévérance à alléger. Leur durée a été réduite, les frais diminués. Ils seraient ici plus modérés que dans aucun port de la Méditerranée, si les prétentions croissantes des portefaix ne tendaient à les exagérer (2). Leur concours n'est pas indispensable pour mouvoir la marchandise en quarantaine. L'Intendance pourrait les remplacer par des hommes spéciaux qui, payés à l'année, coûteraient

(1) La Chambre de Commerce a établi, dans ce but, des grues qui rendraient de grands services, si la plupart n'étaient rendues inutiles par l'état d'encombrement où se trouvent les quais et le bassin.

(2) Autrefois les portefaix percevaient 3 fr. par jour dans le Lazaret ; naguères ils ont élevé le prix de leur journée à 4 fr. 50 c. Maintenant ils demandent 6 fr.

bien moins cher. Sa responsabilité serait mise à couvert par la présence des *écrivains* dont le choix appartient à l'armateur. La translation de la quarantaine des marchandises au Frioul sera aussi une amélioration notable ; pour la rendre complète, il est nécessaire de donner au port du Frioul plus d'espace et de sécurité au moyen d'une nouvelle jetée ou d'un brise-lame flottant. Il sera nécessaire aussi d'établir un service de bateaux pontés remorqués à la vapeur, pour le transport des marchandises des îles à Marseille.

Notre transit est en décadence. C'est chose funeste non seulement pour Marseille, mais pour la France entière. Le gouvernement seul peut apporter un remède au mal en perfectionnant nos voies de communication. Il est urgent d'améliorer le régime du Rhône, et de tracer des lignes de fer. Les efforts et les dépenses doivent être, non en raison de l'importance actuelle du transit, mais en raison de l'importance qu'il pourrait acquérir.

Il est une considération qui devrait rendre la cause de Marseille bien populaire en France et sa voix bien écoutée. C'est que tout ce qu'elle gagne elle l'enlève à l'étranger; tout ce qu'elle perd, la France le perd. Ailleurs, un accroissement de prospérité est souvent une conquête sur une autre ville française voisine ou rivale. Le port du Hâvre a nui à ceux de Nantes et de Bordeaux. L'entrepôt de Paris appauvrit celui du Havre. Il n'en est pas ainsi de Marseille. C'est pour la France et contre l'étranger qu'elle lutte. Sa chûte ou sa victoire sont la chûte ou la victoire du pays. Sa cause est vraiment une cause nationale.

Ce que nous disons du transit, nous pouvons à plus forte raison le dire du commerce du Levant. Là aussi, Marseille représente la France. C'est Marseille qui porte et fait flotter en Orient l'étendard de la nation. Donc, c'est au nom de tous les intérêts français qu'elle parle quand elle réclame contre l'infériorité que nous ont faite les traités en Turquie, où les russes paient à l'entrée 3 p. °/₀, et nous 5 p. °/₀ ; à la sortie 3 p. °/₀ et nous 12 p. °/₀. C'est au nom de tous les intérêts français qu'elle demande que sa Chambre de Commerce soit consultée avant la conclusion de conventions commerciales avec La Porte ; et qu'un Consul Général soit établi à Constantinople, afin de suppléer, pour les choses du commerce, l'ambassadeur du Roi, exclusivement préoccupé des choses de la politique.

Marseille demande aussi à porter au loin dans l'Inde et en Amé-

rique le pavillon de la France. Elle aspire à l'ouverture d'une voie facile et économique pour les marchandises à travers l'isthme de Suez; mais pour vendre il faut acheter ; il faut créer des moyens d'échange en abaissant les droits qui frappent les produits exotiques. Il est une denrée, le sucre, qui pourrait être l'aliment d'une admirable navigation. Si le sucre de betterave cessait d'envahir le marché, la France aurait à demander à l'étranger de telles quantités de sucre que sa marine actuelle n'y pourrait suffire. De nouveaux bâtimens seraient construits; de nouveaux marins se formeraient; un immense mouvement animerait nos ports et nos manufactures. Le cercle de leurs débouchés s'étendrait à l'infini.

L'établissement de consuls capables et dévoués partout où le commerce français se présentera, est nécessaire aux succès de ses opérations.

Nos relations lointaines ne doivent pas nous faire perdre de vue celles non moins importantes que nous entretenons avec les ports français. C'est dans le but de les favoriser que nous avons demandé la suppression des plombs de douanes pour les expéditions du cabotage, et l'établissement d'un service quotidien de bateaux à vapeur entre Marseille et la Corse, confié à une compagnie, afin que le transport des marchandises de toute sorte n'éprouve aucune entrave.

Nous demandons aussi dans l'intérêt de Marseille, pour le commerce des blés, une législation libérale et la diminution des frais dont il est grevé;

Pour la raffinerie du sucre, l'abaissement du rendement exigé pour le remboursement des droits à la sortie;

Pour les laines, les cuirs, les fers, pour toutes les matières premières, en un mot, une modification de tarif;

Pour la savonnerie et pour les soudes, la suppression des taxes locales et un nouveau système de primes;

Pour toutes les industries qui exportent leurs produits, le remboursement des droits acquittés par les matières premières;

Pour les ateliers de machines à vapeur, la faculté d'employer des tôles et des fers étrangers à charge de réexportation.

J'ai formulé dans cet ouvrage tous les vœux dont la réalisation m'a paru devoir grandir les destinées de Marseille; j'ai demandé pour elle un vaste système d'enseignement théorique, pratique et professionnel, des encouragemens à tous les progrès, l'améliora-

tion de toutes les voies de communication et surtout des chemins de fer, afin qu'elle puisse faire rayonner au loin son activité ; j'ai demandé que les eaux de son port soient purifiées et que leur surface soit doublée par des ports auxiliaires et un avant-port ; j'ai applaudi avec reconnaissance aux utiles travaux en cours d'exécution, tels que le canal de la Durance et l'agrandissement des quais. J'ai sollicité, en traitant les questions qui se rattachent aux pilotes lamaneurs, à l'entrepôt du probibé, aux correspondances par mer, tout ce qui peut faciliter et développer les opérations commerciales. Je me suis efforcé, enfin, de faire comprendre les avantages de l'esprit d'association et la nécessité de ne rien négliger de ce qui peut honorer le commerce marseillais et affermir la confiance des étrangers dans sa loyauté et sa solidité.

CONCLUSION.

Les lecteurs ont eu sous les yeux le commerce de Marseille depuis sa fondation jusqu'à nos jours ; toutes ses institutions commerciales ; l'état de ses relations avec tous les pays du globe ; le tableau de son industrie manufacturière, et les vœux que je forme pour son avenir. Je suis assurément demeuré au-dessous de la tâche que je m'étais imposée. Cette tâche était dure et pénible ; les recherches qu'elle nécessitait, immenses et minutieuses. J'ai été souvent tenté de l'abandonner. L'espoir de publier quelques notions, quelques chiffres intéressans, de faire adopter quelques idées de liberté commerciale, de faire surgir quelques améliorations, en un mot, le désir d'être utile, m'ont donné la force d'aller jusqu'à la fin. J'y suis arrivé. J'offre cet ouvrage à mes concitoyens. C'est pour eux que je l'ai composé.

APPENDICE.

Etat des objets mis en consommation et soumis aux droits d'octroi à Marseille, pendant les exercices 1841 *et* 1842.

(T. 1, pages 142 et 143.)

ARTICLES DE PERCEPTION.	UNITÉS.	en 1841.	en 1842.	TARIF de L'OCTROI.
Vins	hectolitres.	206,481	217,164	2 fr. 40 c.
Alcool pur	—	907	1,054	15 90
Bière	—	2,982	2,664	5 —
Huiles de toute espèce	—	288,502	360,133	1 50
Farines blutées	qx. m.	65,107	62,987	3 40
— brutes	—	168,053	172,005	3 20
Bœufs et vaches	têtes.	7,800	8,100	25
Veaux	—	1,800	2,000	10
Moutons et brebis	—	124,600	126,100	1 75
Agneaux et chevreaux	—	26,500	28,600	1 50
Porcs	—	3,300	3,100	15
Charcuterie	qx. m.	2,533	2,715	12
Bœuf salé	—	415	334	12
Viande dépecée	—	170	189	12
Graisse	—	14,860	47,465	3
Foin	—	53,640	55,996	1
Paille	—	34,004	37,886	1
Avoine	doubl. d^tres^.	195,136	202,439	15
Son	qx. m.	14,018	20,739	50
Bois à brûler	—	239,698	241,913	30
Charbon de bois	—	103,104	110,026	40
— — étranger.	—	16,801	19,945	1
— de pierre	—	438,930	436,178	40
Chaux	—	106,357	115,640	30
Plâtre gris	—	122,838	148,279	20
— blanc	—	18,839	18,096	30
Pierres dures	m^es^ carrés.	209,273	237,198	75
— tendres	blocs.	35,762	44,557	30
Planches de caisserie	douzaines.	227,416	211,025	20
— de menuiserie.	—	12,612	15,117	40
Bois de charpente	m^es^ courans.	818,685	869,414	40
Douves	douves.	2,259,847	4,642,088	20 c. à 1 f. le 100
Cercles	cercles.	8,343,108	8,531,359	5 à 10 c. —
Suifs	qx. m.	10,850	9,456	3 fr.
Soudes	—	221,480	262,052	30
Os de bétail	—	38,971	46,274	30
Noir d'ivoire	—	3,056	4,897	50
Sparterie	—	65,238	86,494	50
Cire	—	173	198	15 fr.

DROITS DE DOUANES.

(Tome 1 , page 145.)

D'après le tableau de la page 145 , les droits de douanes et des sels perçus dans le port de Marseille en 1840 , se sont élevés à 30,237,485. fr. En y comprenant les perceptions accessoires cette recette s'est élevée à........................Fr. 32,021,664

En 1841 , à.. 34,018,506

En 1842 , à.. 34,544,508

Les recettes effectuées par la douane du Havre se sont élevées savoir :

	En 1841.	En 1842.
Pour droits de douane......Fr.	21,997,378	Fr. 23,477,539
» » de navigation......	1,169,500	1,309,684
» » des sels..........	120,450	120,584
Recettes accessoires..........	22,800	23,286
Fr.	23,310,128	Fr. 24,931,093

ENTREPÔT DE MARSEILLE.

(T. Ier, page 158.)

ANNÉES.	QUANTITÉS en entrepôt au 1er janv.	QUANTITÉS entrées.	VALEUR des quantités entrées.	QUANTITÉS sorties pour la consommation, la réexportation, le transit, et par mutation d'entrepôt.	VALEUR des quantités sorties.
	tonnes.	tonnes.	millions.	tonnes.	millions.
1840.....	105,367	397,734	211 »	313,606	157 .7
1841.....	86,399	407,739	242 2	298,824	177 .9

NAVIGATION.

(T. Ier, page 162.)

Mouvement du port de Marseille.

ANNÉES.	ENTRÉE.		SORTIE.	
	Navires.	Tonneaux.	Navires.	Tonneaux.
1840.........	8,051	781,335	7,725	726,344
1841.........	8,126	850,794	7,914	810,394
1842.........	8,416	878,697	8,393	847,715

La navigation de Marseille s'est répartie comme il suit, en 1842 :

PROVENANCES ET DESTINATIONS.	ENTRÉE.		SORTIE.	
	Navires.	Tonneaux.	Navires.	Tonneaux.
Nations étrangères, sous pavillon français....	1,346	181,890	1,380	169,093
Colonies françaises....	119	26,571	110	24,809
Grand cabotage........	305	41,226	381	53,956
Petit cabotage........	4,162	238,957	4,117	242,800
Pêche de la morue.....	57	9,264	—	—
Total sous pav. français.	5,989	497,908	5,988	490,658
Nations étrangères, sous pavillon étranger....	2,427	380,789	2,405	357,057
TOTAL........	8,416	878,697	8,393	847,715

Le mouvement du port du Hâvre, en 1842, a présenté les résultats suivans : entrée, 5,863 navires, jaugeant 744,000 tx ; — sortie : 5,406 navires, jaugeant 798,000.

INTENDANCE SANITAIRE.

(Tome 1, page 366).

Circulaire de l'Intendance Sanitaire de Marseille, du 9 décembre 1842.

Monsieur,

L'état satisfaisant de la santé publique dans les diverses contrées de l'Orient, depuis plusieurs années ; les institutions Sanitaires et les mesures d'hygiène publique qui y ont été introduites ; la surveillance active exercée par les consuls des puissances européennes sur l'exécution de ces mesures ; enfin, la régularité et la célérité des communications établies avec ces pays qui, permettant aux administrations sanitaires d'être informées en temps utile de tout ce qui peut intéresser leur service, les mettent à même de prendre, à l'égard des localités suspectes, toutes les précautions jugées nécessaires ; tels sont les motifs qui ont déterminé le gouvernement de S.M. à apporter à la durée des quarantaines ac-

tuellement en vigueur sur les provenances du Levant, les modifications que nous avons l'honneur de vous communiquer ci-après :

PATENTE BRUTE...

Navires et marchandises.

Vingt-cinq jours après débarquement du susceptible au Lazaret.

Passagers débarqués au Lazaret.

Vingt jours sans *spoglio.*

Quinze jours en remplissant cette formalité.

PATENTE SUSPECTE.

Navires et marchandises.

Quinze jours après débarquement du susceptible au Lazaret.

Passagers débarqués au Lazaret.

Douze jours avec ou sans *spoglio.*

TUNIS ET MAROC.

PATENTE SUSPECTE.

Navires et marchandises.

Onze jours après débarquement du susceptible au Lazaret.

Passagers débarqués au Lazaret.

Onze jours avec ou sans *spoglio.*

Les bâtimens de guerre arrivant en patente brute, ne feront que vingt jours de quarantaine au lieu de vingt-cinq imposés aux navires du commerce.

Elle ne sera que de douze jours pour la patente suspecte, au lieu de quinze imposés à ces derniers.

Le terme fixé pour le maintien du régime de la patente brute, qui avait été jusqu'ici de soixante jours, à compter depuis le dernier cas de peste signalé avant le départ du navire, est réduit à quarante jours.

ÉMOLUMENS DES COURTIERS.

(Tome 1, page 400).

Les droits de courtage sur notre place sont les suivans : *sur les ventes de marchandises*, le courtier perçoit, pour son entremise, un tiers pour cent du vendeur et un tiers pour cent de l'acheteur,

si le montant du traité excède 1,200 fr. Si la valeur du traité est de 1,200 fr. ou au-dessous, il perçoit demi pour cent de chaque côté. Telle est la règle à peu près générale pour toutes les marchandises.

L'usage et la jurisprudence du tribunal de commerce n'ont fait d'exceptions que pour quelques articles dont la vente nécessite, de la part du courtier, un triage, une dégustation ou une expertise spéciale, tels sont les cuirs, les crins, les spiritueux.

Sur les assurances, le droit est de sept et demi p. °/₀ sur le montant de la prime ; il est payé par l'assureur. Dans les soins ainsi rétribués sont compris, non seulement ceux relatifs à la négociation de l'assurance, et à la présentation des *advenans* ou déclarations ultérieures entre assuré et assureurs, mais aussi, conformément à la jurisprudence du tribunal de commerce, les soins à donner pour la répartition des primes entre les divers assureurs. Au cas de perte ou d'avarie, le droit est réduit à 5 p. °/₀. En cas de recouvrement de perte, le courtier perçoit demi pour cent pour peines et soins.

Sur les expéditions de navires et sur les affrètemens, les droits de courtage sur notre place viennent d'être réglés par un tarif sanctionné par ordonnance royale du 11 juin 1842. Il est vrai que le syndicat des courtiers est en instance auprès de l'administration supérieure pour obtenir une rectification de ce tarif, qui, ayant basé l'émolument du courtier sur le tonneau de chargement et non *sur celui de jauge*, doit devenir, à l'application, une source de difficultés. Mais, en l'état, il est seul applicable ; en voici la teneur :

Tarif des droits de Courtage maritime dans le port de Marseille.

CONDUITE.

NAVIRES.	Faisant le cabotage avec les ports français de la Méditerranée, compris les ports de la Corse et de l'Algérie.	Faisant la navigation avec l'étranger, les colonies françaises et les ports français de l'Océan.	RÉTRIBUTION supplémentaire p^r^ intepr**é**tation orale dans le cas où les navires étrangers ne sont pas assimilés aux bâtimens français par les traités.
BATIMENS A VOILE. *Par tonneau de jauge.*			
Entrant sur lest..........	0 05	0 10	
Sortant sur lest..........	» »	» »	
Par tonneau de chargement.			
Entrant chargés en tout ou en partie........	0 18	0 30	
Sortant d° d°	0 09	0 15	
BATIMENS A VAPEUR. *Par force de cheval.*			
Entrant sur lest avec ou sans passagers.............	0 12 1/2	0 25	
Sortant sur lest, sans passag.	» »	» »	
d° avec des passag.	0 06 1/4	0 12 1/2	
Par tonneau de chargement.			
Entrant, chargés en tout ou en partie........	0 18	0 40	
Sortant, d° d°	0 09	0 20	

TRADUCTION DE PIÈCES dans le cas de contestation prévu par l'art. 80 du Code de Commerce.	AFFRÈTEMENTS. Par charte-partie pour tous pays.	AFFRÈTEMENTS. A la cueillette.	RÉTRIBUTION supplémentaire
Pour un connaissement ordinaire....... fr. 4 Pour un dito extraordinaire... 6 Pour le protêt d'une lettre de change... 6 Pour les actes judiciaires (1re page)... 6 Pour dito la 2me page et chacune des pages suivantes.............. 4	2 p. %	*Sur la valeur du fret.* 2 % pour tous les pays, hors la Méditerranée. 4 % p^r^ tout le Levant et la Barbarie. 5 % p^r^ l'Espagne, l'Italie, et p^r^ tous les ports français de la Méditerranée, y compris ceux de la Corse et de l'Algérie.	1/2 p. %

Un navire sorti du port et forcé d'y relâcher, sera exempt de tout courtage.

Quand le droit d'affrétement sera payé sur la cargaison entière, l'indemnité, pour la conduite à la sortie, ne sera pas dûe et se confondra avec le courtage.

Les droits de courtage sur tous les bâtimens chargés (à voile ou à vapeur), ne peuvent être moindres que les droits payés par les mêmes bâtimens sur lest.

Il ne sera pas dû de rétribution supplémentaire à titre d'interprétation orale pour la conduite des navires étrangers, quelque soit leur pavillon.

Extrait du Code de Commerce.

Les courtiers interprètes, conducteurs de navires, font le courtage des affrètemens ; ils ont, en outre, seuls le droit de traduire, en cas de contestations portées devant les tribunaux, les déclarations, chartes-parties, connaissemens, contrats, et tous actes de commerce dont la traduction serait nécessaire, enfin de constater le cours du fret ou du nolis.

Dans les affaires contentieuses de commerce et pour le service des douanes, ils serviront seuls de truchemens à tous étrangers, maîtres de navires, marchands, équipages de vaisseau, et autres personnes de mer. (Art. 80.)

Extrait de l'ordonnance Royale du 14 novembre 1835.

La conduite du navire comprend l'accomplissement des formalités et obligations à remplir auprès du tribunal de Commerce, de la douane et des autres administrations publiques, et l'assistance à prêter aux capitaines et équipages, suivant l'usage des lieux. (Art. 2.)

Les navires en simple relâche, repartant sans avoir embarqué ou débarqué des marchandises, ne payeront pas de droits plus élevés que les navires sur lest. (Art. 5.)

Quand un navire relâchera dans plusieurs ports pour compléter son chargement ou débarquer des marchandises, il devra les droits de courtage dans chaque port à raison seulement du nombre de tonneaux qu'il aura embarqués ou débarqués, sans que ces droits puissent jamais être moindres que les droits payés par les navires sur lest. (Art. 6.)

Le plâtre, les pierres meulières, les briques et autres matières embarquées comme lest, ne seront pas soumises aux droits de courtage maritime. (Art. 7.)

Dans aucun cas les droits de courtage ne pourront être perçus, contrairement à l'exécution des traités. (Art. 8.)

Vente de navires.

Sur le prix de la vente — 2 p. %, payable moitié par le vendeur et moitié par l'acheteur, à moins de conventions différentes.

TRANSIT

(Tome 2 , page 11).

Transit de Marseille en **1841.**

Marchandises expédiées de Marseille en transit....	70,716 q.m.
Marchandises sorties par Marseille après avoir transité en France..............................	9,724 q.m.

Marchandises expédiées en transit en **1841 :**

Du Havre.........	81,682	q.m.
De Strasbourg......	80,578	» »
De Rouen..........	9,206	» »
De Bordeaux........	8,603	» »
De Calais..........	4,571	» »
De Cette...........	1,380	» »
Dans toute la France.	334,739	» »

Transit (Tome II, page 17).

COMPTE D'ACHAT SIMULÉ DE 50 BALLES COTON D'ÉGYPTE

ACHETÉES A TRIESTE POUR ÊTRE DIRIGÉES A ZURICH.

50 balles pesant brut liv. 8,011 poids de Vienne.
Bonification 1 liv. p^r B. 50
7,961
Tare 4 p. °/o 318
Net .... 7643 à 36 fl. les 100 liv. 2,751 28
Escompte 3 p. °/o 82 31
2,668 57

FRAIS A TRIESTE.

Réception des balles, réparation et exportation à 40 kreut. par balle .... fl. 33 20
Le courtage se paie à Trieste 1/3 p. °/o 8 53 — 42 13
(Soit 1 6/10 p. °/o de frais.)
fl. 2,711 10
Commission d'achat à Trieste 2 p. °/o 54 22
2,765 32

2,762 52 florins au change de 23 1/2 k^r par franc produisent 7,060 95

Ainsi, liv. 8,011 brut de Vienne au rapport de 56 k. pour 100 liv. produisent k. 4,486 qui, aux prix, usage, escompte et frais de Trieste, en 1842, coûtent f. 7,060 95 et ressortent à fr. 78 70 les 50 k. rendus sur char à Trieste.

ACHETÉES A MARSEILLE POUR ÊTRE DIRIGÉES A ZURICH.

50 balles pesant brut k. 4,486 »
Tare 4 p. °/o 179 4 }
Don 2 k. p. balle 100 » } 279 4
Net kil. 4,206 6
à 80 fr. les 50 kil. entrepôt ... 6,730 56
Escompte d'usage 2 p. °/o 134 60
F. 6,595 96

FRAIS A MARSEILLE.

Portefaix à 50 c. par balle	25 »	
Emballeurs à 75 c.	37 50	
Poids public à 25 c. p. °/o k. net ...	10 50	
Courtage 1/3 p. °/o	21 98	
Droit de transit et acquit-à-caution (1)	11 95	
Plombs de douane à 50 c. par balle ..	25 »	131 93

(Soit 2 p. °/o de frais.)
6,727 89
Commission d'achat à Marseille 2 p. °/o . 134 54
F. 6,862 43

Ainsi, 4,486 k. brut à Marseille, aux prix, usage et frais de Marseille, en 1842, coûtent fr. 6,862 43 et ressortent à fr. 76 50 les 50 kil. rendus sur char à Marseille.

OBSERVATIONS.

Il y a égalité dans la première partie; Trieste n'accorde qu'un kil. de Don, tandis que Marseille en accorde deux, mais Trieste donne 3 p. °/o d'esc., tandis que Marseille n'en donne que 2 p. °/o.

Il y a parité.

S'il y a une différence dans les totaux de ce tableau comparatif, c'est qu'au moment où il a été dressé, les prix de Trieste étaient au-dessus de ceux de Marseille. Le contraire peut avoir lieu.

Quant aux frais, ils sont plus élevés à Marseille d'environ 1/2 °/o, ce qui est considérable. La place de Trieste, toute nouvelle dans le commerce, possède des dispositions de localité et des usages qui offrent une économie sur Marseille. Cette dernière place a de plus contre elle, dans le commerce du transit, les frais de douane, tels que les plombs, les droits de transit et acquit-à-caution. On pourrait compter de plus le transport en douane pour la vérification et le plombage. Ces derniers frais ne sont pas portés en compte parce que l'usage les laisse à la charge des commissionnaires de roulage qui, naturellement, doivent les reporter sur le prix du transport.

(1) Depuis que ce tableau a été dressé et envoyé au Ministre par la Chambre de Commerce de Marseille, les droits de transit ont été supprimés.

Après avoir établi les *Comptes de revient* ci-dessus, il importe de savoir, par le calcul des distances, par les frais et le temps du transport, si, à prix égal, Marseille peut soutenir la concurrence de Trieste pour le transit en Suisse. Les prix de la marchandise varient suivant l'activité des demandes, et suivant l'approvisionnement des entrepôts ; ainsi pour les *articles du Levant*, Trieste offrira souvent plus d'avantage que Marseille, attendu que ses *nolis* sont à meilleur marché et ses frais moins élevés, tandis qu'à son tour Marseille présentera généralement plus de convenance pour les cotons des Etats-Unis, et pour tous les produits de l'Atlantique.

En conséquence, pour résoudre la question du transit, il faut supposer que les prix des deux places se balancent à peu près, et que la différence du transport doit déterminer seule le commerçant Suisse à porter ses demandes sur l'une ou sur l'autre place. C'est là le compte que nous allons établir en faisant toutefois observer qu'il faudra toujours tenir compte d'une perte de 1/2 p. °/₀ à Marseille, sur les frais d'achat, plus d'une différence en déchet de route, attendu que les transports de Trieste s'opèrent dans un climat plus frais, plus humide que celui de Marseille et du midi de la France.

L'inspection de ces comptes démontrera qu'il peut y avoir égalité de chances dans la lutte entre Marseille et Trieste pour le transit des marchandises en Suisse ; mais si l'on remarque que des chemins de fer sont en construction vers Trieste et vers Venise, il faudra craindre que les bases de ces états comparatifs ne soient changées ; en effet, sans l'emploi des mêmes moyens, Marseille devra inévitablement renoncer à son commerce de transit avec la Suisse et l'Allemagne.

Voici le tableau comparé des frais de transport de 50 balles coton d'Egypte de Trieste à Zurich et de Marstille à Zurich :

TRANSPORT DE TRIESTE A ZURICH.

50 balles de coton d'Egypte, supposées peser un poids de Vienne, correspondant à 4,500 kil. et coûtant franco sur char à Trieste une valeur correspondante à .... F. 7,000 »

Trieste expédie en Suisse par deux voies :

L'une, uniquement par terre, l'autre par mer jusqu'à Venise, et de là, par terre jusqu'à destination ; mais comme par cette dernière voie le trajet par mer est peu important, qu'il supporte des frais d'assurance, de débarquement, de chargement, de commission de passage, il résulte que le prix de transport est à peu près le même pour l'une et l'autre voie ; nous n'aurons donc dans cet état comparatif qu'un seul mode de transport à indiquer.

	fl.	kr.
K. 4,500 soit 8,035 liv. de Vienne à 4 fl. 5/6 par 100 liv.	388	21
Droit suisse et frais en douane à Zurich	13	21
	fl. 401	42

Flor. 401 42 au change de 23 1/2 kreutz par franc ..	1,025 60
	8,025 60
Report de la seule expédition ci-dessus	8,025 60

TRANSPORT DE MARSEILLE A ZURICH.

50 balles coton d'Egypte, supposées peser 4,500 kil. et ayant coûté franco sur char à Marseille .... F. 7,000 »

Il existe plusieurs modes de transport pour l'expédition des marchandises de Marseille à Zurich :

1° La voie de terre pour tout le parcours ;

2° Par la vapeur, jusqu'à Lyon et de Lyon par terre jusqu'à Zurich.

3° Par la vapeur jusqu'à Lyon, par la Saône et le canal jusqu'à Bâle, et par terre jusqu'à Zurich.

La voie uniquement par eau, par les chalans, est abandonnée à cause de son extrême longueur, quelquefois la voie par Genève offre une petite économie. — C'est un cas rare.

1er MODE DE TRANSPORT.

K. 4,500 à 20 fr. les 100 kil. de Marseille à Zurich (par toute voie de terre)	900 »	
Droit suisse fr. 13 21 au change de 23 1/2 kr.	34 »	
A ajouter la perte de 1/2 °/o résultant des frais plus élevés à Marseille	35 »	969 »
		F. 7,969 »
Bénéfice en faveur du transit par Marseille .... Soit environ 3/4 p. °/o.		56 60
		8,025 60

2me MODE DE TRANSPORT.

Report du premier coût		7,000 »
K. 4,500 à 18 50 les 100 k. de Marseille à Lyon, par la vapeur et le Rhône, et de Lyon à Zurich par terre	832 50	
Droit suisse, comme dessus	34 »	
A ajouter la perte de 1/2 p. °/o comme dessus ..	35 »	901 50
		7,901 50
Bénéfice en faveur du transit par Marseille .... (Soit environ 1 3/4 p. °/o.)		124 10
		8,025 60

TRANSPORT DE TRIESTE A ZURICH (*Suite*).		TRANSPORT DE MARSEILLE A ZURICH (*Suite*).		
		3ᵐᵉ MODE DE TRANSPORT.		
		Report du premier coût........................ F.		7,000 »
		K. 4,500 à 13 50 les 100 kil. de Marseille à Lyon par la vapeur et le Rhône; de Lyon à Bâle par la Saône et le canal; de Bâle à Zurich par terre............	607 50	
		Droit suisse, comme dessus	34	
		A ajouter la perte de 1/2 p. %, comme dessus.	35 »	
		Plus autant pour intérêt et déchet sur un trajet de 15 à 30 jours plus long....	35 »	711 50
				7,711 50
		Bénéfice en faveur du transit par Marseille.......... (Soit environ 4 1/2 p. %.)		314 10
Report de la seule expédition ci-dessus	8,025 60			8,025 60

Il est bon de faire remarquer que nous avons pris dans cet état comparatif et pour les deux ports de transit, Marseille et Trieste, un prix moyen et une saison moyenne. Il y a des variations dans chaque localité, tantôt en faveur d'un port, tantôt en faveur de l'autre. Ces variations proviennent du nombre plus ou moins grand d'expéditions, de l'abondance ou de la rareté des rouliers, de l'état des eaux du Rhône et de la Saône, de l'état des saisons dans le Tyrol et les Grisons. Il y a là un fait principal à constater c'est que toutes choses compensées, la route de Marseille est toujours plus favorable.

D'après cet état, il demeure établi :

1° Que les prix de la marchandise étant balancés entre Marseille et Trieste, le transit par Marseille offre plus de convenance à la Suisse.

2° Que cet avantage sera irrévocablement perdu pour Marseille aussitôt que les voies de fer seront en activité à Trieste et à Venise, et enfin, comme dernière observation, nous dirons que le port de Trieste prend chaque jour un nouveau développement ; que les produits de l'Orient s'y portent de préférence ; que ses frais d'importation sont moins élevés que ceux de Marseille, et que ces circonstances rendent sa concurrence extrêmement redoutable pour notre port, surtout en l'état d'imperfection où se trouve le Rhône.

COMMERCE DU LEVANT.

(Tome II, page 350.)

(Extrait des archives de la Chambre de Commerce de Marseille.)

Etat estimatif du commerce d'entrée et de sortie du Levant depuis l'année 1726 *jusques et compris* 1777

SORTIE DE MARSEILLE. ENTRÉE DU LEVANT.		SORTIE DU LEVANT. ENTRÉE A MARSEILLE.	
1726............... F.	3,386,921	1726............... F.	12,346,997
1727...............	3,703,847	1727...............	14,791,402
1728...............	11,543,651	1728...............	15,321,029
1729...............	3,201.340	1729...............	15,114,092
1730...............	1,149,025	1730...............	10,832,422
1731...............	1,795,008	1731...............	12,105,046
1732...............	6,440,545	1732...............	12,817,113
1733...............	7,120,228	1733...............	14,344,134
1734...............	2,585,539	1734...............	9,978,878
1735...............	4,554,921	1735...............	10,754,150
1736...............	3,112,201	1736...............	11,902,808
1737...............	449,266	1737...............	13,917,742
1738...............	1,407,771	1738...............	15,179,443
1739...............	4,896,979	1739...............	16,022,877
1740...............	21,231,961	1740...............	15,147,188
1741...............	22,012,242	1741...............	13,831,707
1742...............	18,461,949	1742...............	14,244,676
1743...............	26,062,265	1743...............	17,900,968
1744...............	7,951,728	1744...............	8,681,682
1745...............	17,570,007	1745 par neutres et français.	14,000,675
1746...............	17,801,044	1746 id. id.	9,787,409
1747...............	18,584,209	1747...............	14,834,153
1748...............	16,363.953	1748...............	7,823,862
1749...............	28,047,462	1749...............	19,348,040
1750...............	22.419,725	1750...............	21,006,254
1751...............	18,010,089	1751...............	21,870,663
1752...............	25,379,575	1752...............	22,209,894
1753...............	22,476,324	1753...............	23,680,193
1754...............	30,450,895	1754...............	22,687,615
1755...............	25,536,327	1755...............	1,500,332
1756...............	33,920,897	1756...............	15,283,365
1757...............	17,193,681	1757...............	14,055,654
1758...............	6,438,425	1758...............	6'699,111
1759...............	16,259,640	1759...............	5'642,579
1760...............	13,753,285	1760...............	9'057,694
1761...............	11,255,099	1761...............	6'660,313
A reporter....	492,528.024	A reporter....	491,382,160

ENTRÉE DU LEVANT. SORTIE DE MARSEILLE.		SORTIE DU LEVANT. ENTRÉE A MARSEILLE.	
Report.......	492,528,024	Report.......	491,382,160
1762...............	15,632,695	1762...............	$10,413,63^{1}_{7}$
1763...............	35,871,338	1763...............	21,087,99
1764...............	37,560,677	1764...............	22,032,389
1765...............	27,012,427	1765...............	24,013,008
1766...............	27,806,910	1766...............	24,940,147
1767...............	29,967,795	1767...............	26,212,696
1768...............	28,870,111	1768...............	27,888,270
1769...............	25,729,755	1769...............	27,110,159
1770...............	20,260,908	1770...............	24,661,174
1771...............	29,022,199	1771...............	29,841,930
1772...............	31,421,246	1772...............	26,149,666
1773...............	32,353,043	1773...............	31,745,203
1774...............	21,714.479	1774...............	27,447,506
1775...............	26,616,278	1775...............	23,843,688
1776...............	20,964,571	1776...............	24,321,209
1777...............	13,678,389	1777...............	30.635,868
	917,010,845		893,726,701
Année moyenne......	17,634,824	Année moyenne.....	17,187,052

Nota. Cet état a été dressé, savoir : pour la sortie de Marseille au Levant, d'après les états du commerce de sortie du royaume qui sont communiqués chaque année à la Chambre de Commerce de cette ville par M. de Trudaine, pour mettre les prix à certains articles de marchandises qu'on ne connait pas et dont on désire que l'évaluation soit calculée à tant par livre, ce qui peut donner lieu à de très grandes erreurs et doit le rendre nécessairement inexact ;

Pour la sortie du commerce du Levant à Marseille, on a eu recours aux états que la Chambre de Commerce envoie annuellement au ministre, et que l'on dresse sur l'évaluation que cette Chambre donne aux marchandises du Levant, pour la perception du droit de consulat ; mais il faut observer que cette évaluation est ordinairement de 25 p. °/o au-dessous du prix courant de la place, et c'est ce qui fait que dans le présent Etat, l'importation paraît plus faible que l'exportation ; mais si l'on ajoute ces 25 p. °/o à l'objet total de l'importation, on trouvera la balance du commerce du Levant avec l'avantage que doit procurer l'importation ; il faut y ajouter en outre le montant des retours en lingots et en espèces étrangères et de plus les lettres de change qui sont tirées sur le Levant. On doit considérer, en outre, qu'il se fait des retraits par l'Italie et que ces divers objets doivent entrer en considération dans la balance du commerce du Levant.

COMMERCE DU LEVANT EN 1841.

(T. II, page 353.)

(Valeurs exprimées en millions.)

PROVENANCES et DESTINATIONS.	IMPORTATION EN FRANCE.		EXPORTATION DE FRANCE.	
	Commerce général.	Commerce spécial.	Commerce général.	Commerce spécial.
Grèce	0 7	0 4	2 2	1 8
Turquie	40 5	28 6	16 6	12 »
Egypte	9 »	5 »	5 4	3 9
Etats Barbaresques	7 2	5 2	4 3	2 4
Totaux	57 4	39 2	28 5	20 1

RÉSUMÉ DES LIVRES III ET IV, TOM. II, P. 503, ET TOM. III, P. 56.

Principales marchandises importées à Marseille de l'étranger et des Colonies en 1842.

Sucres des colonies françaises,	(tonnes de 1,000 k.).	22,950
» étrangers	id.	9,186
Cafés	id.	7,475
Autres denrées coloniales (en 1841 1,744)	id.	781
Huile d'olive (en 1841 24,705)	id.	28,007
Laines	id.	6,091
id.	(francs).	9,200,000
Métaux	(tonnes de 1,000 k.).	11,841
Bois de teinture	id.	6,445
Soufre	id.	4,981
Graines oléagineuses, de lin	id.	18,458
» de sésame	id.	12,384
» autres	id.	4,691
Peaux grandes fraîches	id	2,862
» sèches	id.	3,206
Coton en laine	id.	7,231
Houille	id.	65,217
Riz	id.	2,684
Farines	id.	76
Fromens, avoine, maïs, orge	(hectolitres).	1,463,100

Principales marchandises exportées de Marseille en 1842 pour l'Etranger et les Colonies.

Marchandises	Unité	Quantité
Garances moulues	(tonnes).	7,934
» en racine	id....	1,206
Chardons cardières	id....	507
Vins	(hectolitres).	81,015
Eaux-de-vie	id....	13,064
Tissus de soie	(q. m.).	1,134
Soie	id....	33
Or	id....	4
Argent	id....	1,128
Verreries de toute sorte	id....	7,098
Acides (1)	id....	194
Bonnéterie de laine orientale	id....	185
» ordinaire	id....	78
Cotons filés	id....	322
Couvertures de laine	id....	661
Draps de laine	id....	4,123
Fils de laine	id....	74
Morues	(tonnes).	3,280
Peaux tannées et corroyées	id....	530
Cuivre ouvré	id....	100
Savons	id....	4,034
Sucre mêlis ent. épuré et blanchi	id....	3,837
» » » pilé	id....	345
» lumps de nuance blanche	id....	881
» tapé	id....	249
Soufre épuré et sublimé	id....	2,482
Tissus de laine	id....	188
» de coton	id....	457
Plombs ouvrés	id....	636
Sucres bruts et terrés	id....	6,201
Cafés	id....	5,295
Autres denrées coloniales	id....	842
Céréales	id....	77,637
Laines	id....	295
Peaux brutes	id....	1,298
Huile d'olive	id....	754

(1) Ces acides et les articles suivans, jusqu'aux plombs ouvrés inclusivement, ont été exportés avec prime.

Bois de teinture	(tonnes).	3,464
Soufre brut	id....	2,491
Houille	id....	21,680
Métaux	id....	5,639

COMMERCE DES COLONIES.

(Tome III, page 56.)

Sucre brut importé des colonies françaises de 1834 *à* 1838.

	A Marseille.	En France.
1834	15,450,372 K.	82,741,395 K.
1835	20,421,952	84,114,106
1836	26,105,450	79,260,600
1837	22,578,958	66,475,004
1838	22,965,473	86,954,250

CABOTAGE.

(Tome III, page 92 à 124.)

CABOTAGE DE MARSEILLE EN 1841.

Marchandises expédiées de Marseille pour les ports de la Méditerranée.

827,451 q. m. dont 295,932 bois ; — 131,195 grains et farines ; — 40,594 soufre ; — 22,011 tourteaux de graines oléagineuses ; — 18,578 savon, etc., etc.

Marchandises reçues à Marseille des ports français de la Méditerranée.

1,616,437 q. m. dont 283,812 houille ; — 270,105 bois commun ; — 219,209 vins ; — 200,220 grains et farines, etc., etc.

Marchandises expédiées de Marseille pour les ports français de l'Océan.

464,676 q. m. dont 211,568 savons ; — 21,030 vins ; — 20,314 garance ; — 49,129 engrais ; — 48,871 alcalis ; — 40,431 soufre, etc., etc.

Marchandises reçues à Marseille des ports français de l'Océan.

420,125 q. m. dont 287,279 grains et farines.

TABLE DES MATIÈRES

CONTENUES DANS LE TROISIÈME VOLUME.

LIVRE QUATRIÈME.

COMMERCE DE MARSEILLE AVEC LES COLONIES ET LES PORTS DE FRANCE.

CHAPITRE PREMIER.

COLONIES.

LIVRE CINQUIÈME.

INDUSTRIE DE MARSEILLE ET PRINCIPALES BRANCHES DE SON COMMERCE.

CHAPITRE Ier.

CÉRÉALES.

CHAPITRE II.

FARINES.

§ Ier. — *Moulins.*

§ II. — *Boulangerie.*

§ III. — *Autres emplois de la farine.*

Page.

CHAPITRE III.

BOUCHERIE ET CHARCUTERIE.

CHAPITRE IV.

BOISSONS.

§ Ier. — *Commerce des Vins.*

§ II. — *Bière.*

§ III.— *Liqueurs.*

CHAPITRE V.

SEL MARIN.

CHAPITRE VI.

ATELIERS DE SALAISONS.

CHAPITRE VII.

SUCRE.

§ Ier. — *Aperçu général.*

CHAPITRE XI.

FABRIQUES DE BAS.

CHAPITRE XII.

FABRIQUES DE CHAPEAUX.

CHAPITRE XIII.

TANNERIE.

CHAPITRE XIV.

PAPIERS.

§ I[er]. — *Papiers peints pour tentures.*

§ II. — *Papeteries.*

§ III. — *Cartes à jouer.*

CHAPITRE XV.

IMPRIMERIE ET LITHOGRAPHIE.

§ I[er]. — *Imprimerie.*

CHAPITRE XVI.

MUSIQUE.

CHAPITRE XVII.

SAVON.

Page.

APPENDICE.

ERRATUM DU TOME PREMIER.

Page 382, ligne 30, total des espèces d'or et d'argent importées de 1826 à 1840 : au lieu de 236,868,28 fr. : lisez 236,868,288 fr.

ERRATA DU TOME II.

Page 42, ligne 3 de la note (2), au lieu de : 61 35 °/ₒ, lisez 65 35.
Page 372, lignes 26 et 27, au lieu de *barriques*, lisez *balles.*
Page 503, ligne 11, importation des huiles en 1841, au lieu de 14,705 tonnes, lisez 24,705. (Faute essentielle à corriger.)

ERRATA DU TOME III.

Page 15, ligne 4, 4e et 5e colonnes, droits sur le sucre brut blanc des Colonies Françaises d'Amérique, lisez 52 50, au lieu de : 60 fr.
Page 92, ligne 16, au lieu de *Chapitre III*, lisez *Chapitre IV.*
Page 96, ligne 5, au lieu de *cabotage de l'Océan à la Méditerranée*, lisez *cabotage de la Méditerranée à l'Océan.*
Page 130, ligne 39 dans la note, au lieu de : le *muid égale* 266 *litres*, lisez *le muid égale* 18 *hectol.* 72.
Page 159, ligne 6, au lieu de la *farine*, lisez la *façon.*
Page 197, ligne 27, au lieu de 72 *kil.*, lisez 70.
Page 210, lignes 15 et 16, au lieu de 72 k. et 75 kil., lisez 70 k. et 73 kil.
Page 226, ligne 17, au lieu de 72 °/ₒ, lisez 70 °/ₒ.
Page 226, ligne 2 de la note (2), au lieu de 61 1/3, lisez 65 1/3.
Page 269, ligne 32, au lieu de *trois établissemens où l'on met en poudre le sumac*, lisez *cinq*; *la production doit aussi être augmentée de deux cinquièmes.*
Page 353, ligne 34, au lieu de 600,000, lisez 300,000 fr.
Page 362, ligne 33, au lieu de 1832, lisez 1382.

FIN DE LA TABLE DU TROISIÈME EU DERNIER VOLUME.





